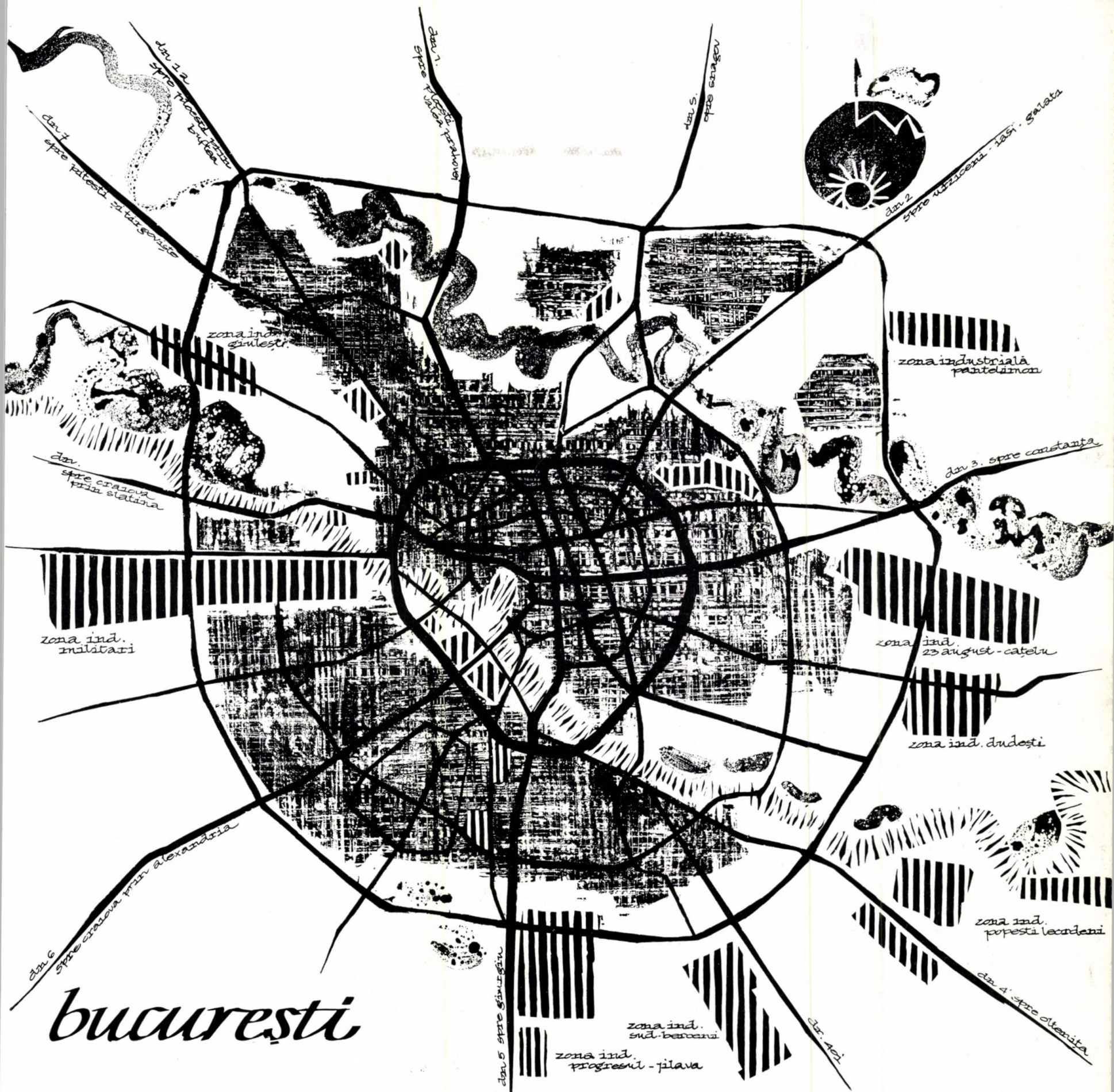
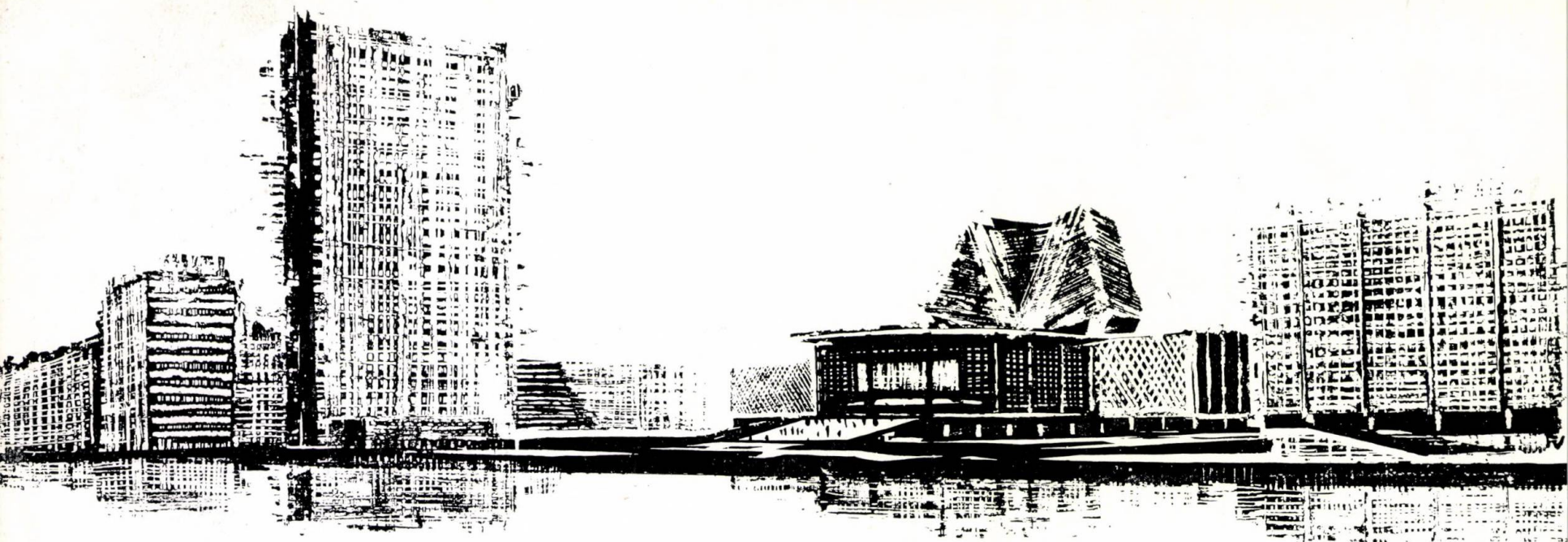






Piața Nicolae Bălcescu—Variantă de studiu

— Proiectul de schiță prevede în viitor construirea la nord de lacuri a unei zone de locuințe cu o capacitate de 140 000 locuitori, dispusă în trei cartiere delimitate de ample pene de vegetație, care se vor integra în sistemul spațiilor verzi ale orașului.

— Pe noile artere remodelate și prin intersecțiile denivelate, circulația orășenească, mereu sporită și cu relații raționale — organizate pe baza cerințelor unui parcurs facil al traseelor arterelor principale — se va face pe lângă numeroase automobile și cu mijloace de transport urban în comun, îmbunătățit și cu mare eficiență în exploatare.

— Pentru viitorul îndepărtat se prevede în structura orașului un nou mijloc de transport în comun, de mare capacitate și viteză, metrou sau alt mijloc.

— În structura străzilor, mai ales adiacent acestora, își vor găsi locul, în spațiile verzi rezervate, tuneluri vizitabile și instalațiile tehnico-edilitare, necesare satisfacerii în viitor a ansamblului de lucrări orășenești.

— O serie de importante elemente compoziționale arhitectural-urbanistice vor completa imaginea viitoare a Capitalei noastre. În legătură cu aceasta, au fost făcute studii privind sis-

tematizarea de detaliu a lanțului de piețe de pe Magistrala nord-sud, împreună cu dotările aferente.

— Piața Scînteii, adevărat vestibul de intrare în Capitală dinspre nord, va fi prevăzută — ținînd seama de faptul că reprezintă un nod important de circulație — cu pasaje denivelate pentru pietoni, care vor oferi în același timp și o comodă legătură între Expoziția realizărilor economiei naționale și Parcul Herăstrău. Se prevede, de asemenea, o trecere denivelată a șoselei ce leagă piața cu cartierul Jiului și se continuă mai departe spre Buftea-Ploiești.

— Sistemizarea Pieței Victoriei a fost gîndită în așa fel încît aceasta să devină o piață deschisă și pe latura nord, către zona verde, cu circulația ameliorată prin trecerea denivelată a bd. Ilie Pintilie, dîndu-i-se un caracter public administrativ, prin completarea fronturilor de vest și sud, cu clădiri pentru instituții și ministere.

— Piața N. Bălcescu, centrul geografic al Capitalei, se prevede a fi sistematizată din punct de vedere al spațiului aferent și al circulației, la nivelul cerințelor contemporane. În această piață se va construi ansamblul arhitectural-urbanistic al complexului Teatrului Național,

situat pe o amplă platformă, bogat plantată și amenajată cu bazine, fîntîni și statui; sub această platformă va fi amplasat un parcaj subteran și o serie de dotări comerciale; de asemenea, a fost studiată la intersecția bd. N. Bălcescu cu bd. 6 Martie, o trecere denivelată pentru pietoni.

— Studiile elaborate pentru Piața Republicii propun organizarea ei prin construirea, pe latura de nord, a unei importante clădiri cu caracter administrativ sau cultural și care împreună cu clădirile monumentale existente (Palatul Republicii, sediul C.C. al P.M.R., Ateneul) să formeze o piață demnă de importanța ei politică și culturală; spațiul liber de circulație al acestei piețe va fi bogat plantat și înzestrat cu fîntîni și monumente, iar în spațiul ei subteran se prevede un mare parcaj.

— Prin studiile făcute pentru Piața Unirii se propune rezolvarea celui mai important nod de circulație al Capitalei, trecerea denivelată a arterei est-vest, construirea pe latura sud a unui mare hotel, pe latura de est a unor clădiri pentru institutele de proiectare, pe latura de nord a unui mare complex comercial și — într-un viitor mai îndepărtat — pe locul Spitalului Brîncovenesc amplasarea clădirii Ope-

rei; spațiul liber de circulație va fi amenajat cu plantații, fântini și va avea ca punct principal de interes Monumentul Unirii; în spațiul existent sub planșeul Dîmboviței este propus un mare parcaj subteran.

Suita de centre și piețe de interes orășenesc va fi completată cu rețeaua de centre ale sectoarelor orășenești, amplasate în general pe inelul de dublură ce se desfășoară între inelul principal de circulație interioară și inelul de circulație exterioară a orașului.

De asemenea, la intersecțiile principale ale inelului interior cu radialele orașului, proiectul de schiță prevede treceri denivelate și formarea unor centre cu dotări orășenești specifice (comerț, hoteluri, cinematografe etc.).

Concepția repartiției pe teritoriul Capitalei a centrelor de interes, în vederea unei distribuii armonioase funcționale și estetice, mai are drept scop descongestionarea traficului din centrul geografic și istoric al orașului.

Urmărindu-se realizarea acestor țeluri, cornișa Dîmboviței a fost folosită pentru o serie de dotări importante cu caracter cultural, științific, sportiv și de agrement.

Astfel, pe dealul de la Grozăvești va fi amplasat noul Institut politehnic pentru 10 000 de studenți; pentru Dealul Arsenalului se elaborează studii ce prevăd dezvoltarea Universității București; pe Dealul Piscului va fi amplasat Centrul de televiziune și o sală a sporturilor cu o capacitate de 20 000 locuri. La poalele acestui deal se va desfășura Parcul Tineretului cu o amplă oglindă de apă.

Terenurile din partea de S—E a cornișei sînt rezervate pentru institutele de cercetări ale Academiei R.P.R.

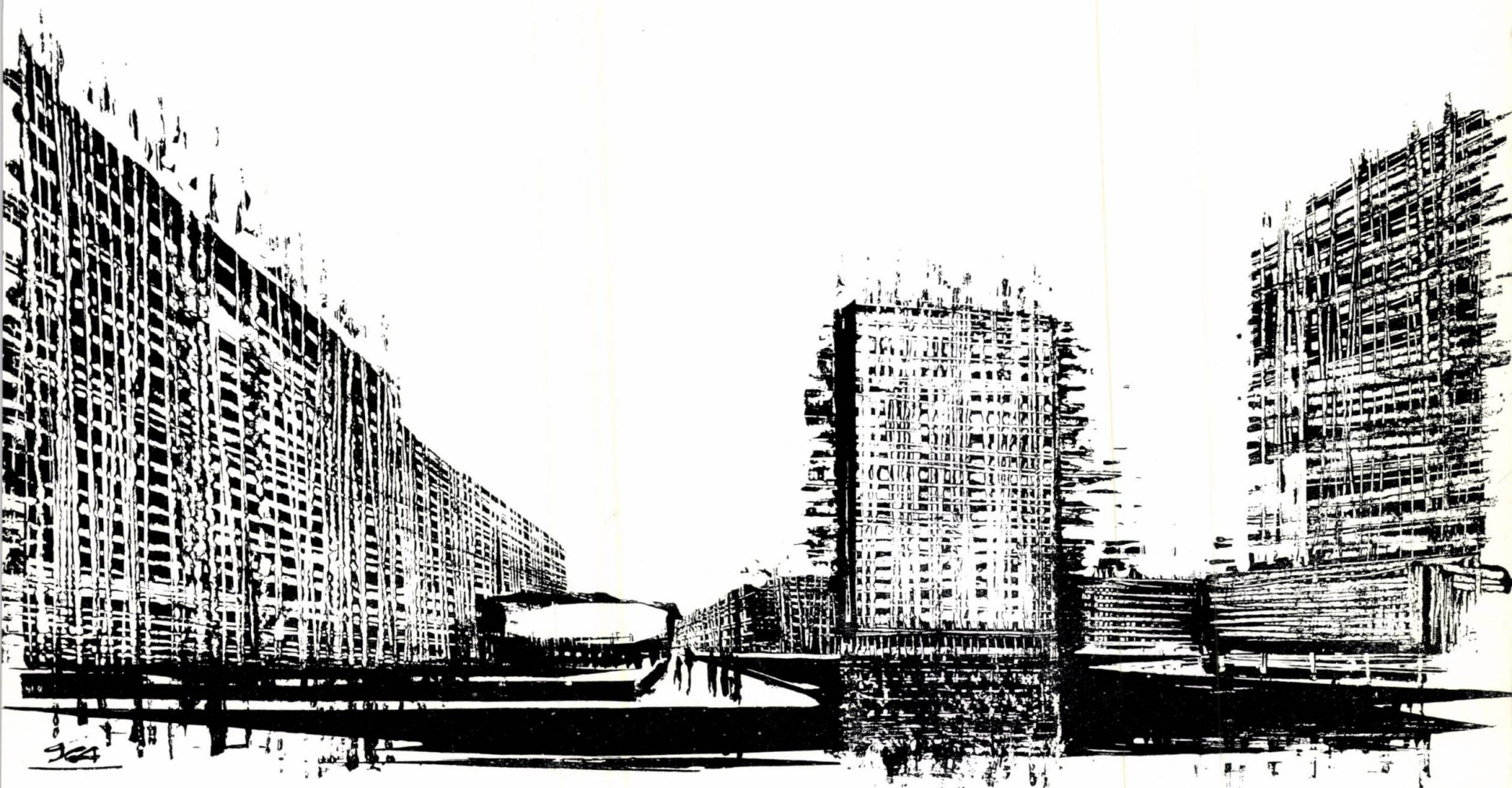
Proiectul de schiță prevede pătrunderea diagonală a unei puternice pene de vegetație de-a lungul Dîmboviței și crearea unei suite de oglinzi de apă.

Spațiile verzi ale orașului vor crește de la 5,5 m²/loc., la 35 m²/loc. în interiorul inelului de circulație exterioară; la 50 m²/loc., în intravilan, și la 70 m²/loc., în interiorul liniei ferate de centură, iar oglinzile de apă vor crește de la 380 ha la 1 830 ha.

★

Prevederile și volumul investițiilor, cuprinse în materialul proiectului schiței planului general de sistematizare, se vor realiza în etape, pe baza posibilităților create de economia noastră națională. Urmărindu-se în continuare introducerea noilor idei și principii ce vor apărea în dezvoltarea societății socialiste și a științei urbanistice, se va ajunge la crearea unei capitale sistematizate și construite pe baze științifice. O contribuție importantă în această operă de realizare a unei capitale reprezentative și contemporane o vor aduce arhitecții și constructorii, prin pasiunea și sensibilitatea artistică specifică de care dau dovadă în munca lor creatoare.

Piața Unirii — Variantă de studiu



Arh. TRAIAN STĂNESCU
Arhitect-șef în I. P. B.

NOI ANSAMBLURI DE LOCUINȚE ÎN CAPITALĂ

Piața Palatului R.P.R.



Privire în trecut

Orașul București, dezvoltat în trecut la întâmplare, fără o privire de ansamblu asupra diverselor probleme ce firesc le ridică un oraș, a reprezentat moștenirea pe care burghezia ne-a lăsat-o. În anii puterii populare, Bucureștiul — modelat cu grijă și răbdare — a început să capete din ce în ce mai mult aspectul unui oraș-capitală, în care ansamblurile de locuințe se dezvoltă într-un cadru propice desfășurării vieții noi.

Considerații generale

Arhitectura și urbanismul au trebuit să rezolve dificila sarcină a cadrului construit în care sînt cuprinse funcțiunile importante ale vieții: funcțiunea de locuit, de producție, de deservire, sub toate aspectele, de transport și a instalațiilor edilitare orășenești. Cadrul construit concretizat sub forma organismului complex *orașul*, în care componenta sa principală — ansamblul de locuințe — ocupă un important loc, va constitui principala analiză, în cele ce urmează. Dependența dintre acesta și restul funcțiunilor orășenești, rezolvată cu claritate și discernămint, reprezintă atributul major al arhitectului.

În prefacerile continue ale vieții noi, în ritmul impetuos al dezvoltării economiei naționale, în ridicarea continuă a nivelului de viață și în exigența mereu crescîndă a oamenilor muncii pentru confort, arhitecții au căutat ca — prin aportul de creație pus în slujba colectivității — să imprime un nou aspect arhitectural-urbanistic tuturor funcțiunilor de viață, între care un loc important îl ocupă *ansamblurile de locuințe*.

Primele realizări

Vastul program de lucrări din orașul București, în etapa care a trecut, a fost marcat, în domeniul ansamblurilor de locuințe, de unele realizări care au venit să împlinească, pe lângă necesitățile de locuibilitate, și acel aspect propriu, reprezentativ, al zonei sau teritoriului în care acestea se integrau.

Felul cum primele ansambluri se încadrau în noua gîndire a orașului-capitală reprezenta pentru arhitecți un interes deosebit și totodată posibilitatea unor analize în timp. Pentru o mai bună înțelegere, ne vom referi, în cele ce urmează, la cîteva exemple și caracteristici ale unor astfel de realizări.

Pe una din principalele artere radiale din nordul orașului — bd. Bucureștii Noi, în anii 1953—1954 a fost încheiat unul din primele ansambluri de locuințe gîndit a forma un cadru construit obiectivului ce a generat compoziția — cinematograful «Înfrățirea între popoare». Această aproape exclusivă preocupare a determinat o rezolvare, care astăzi ne apare ermetică, lipsită de fantezie, cu toată risipa de forme și



Ansamblul cinematografului «Înfrățirea între popoare»

preocuparea, atît pentru obiect cît și pentru felul cum acesta participă în ansamblu, buna soluționare a relațiilor cu spațiile din jur, reprezintă un exemplu pozitiv, mai ales dacă este luată în seamă etapa cînd a fost conceput.

Dar dacă aceste cîteva exemple constituie expresia unei etape depășite, preocupările arhitecților noștri pentru realizarea în cadrul ansamblurilor de locuințe a unei creșteri calitative, izvorită din imperativul corelării complexe a tuturor mijloacelor de care pot dispune, și urmărirea cu consecvență a satisfacerii în cea mai mare măsură a acestui scop, nu au conținut.

O nouă etapă

Pornind de la indicațiile date de conducerea de partid și de stat, în ultimii ani a fost elaborat un proiect pentru schița planului general de sistematizare a Capitalei, lucrare care concretizează liniile generale de dezvoltare a elementelor de bază ale orașului în viitor. Întocmirea schiței pentru orașul București incumbă o mare răspundere deoarece reconstrucția și noua construire a orașului trebuie să se îmbine armonios cu elementele valabile ale tradiției noastre și să creeze, pe lîngă confort

de decorații nepotrivite. În același spirit, în estul orașului, ansamblul Vatra Luminoasă ne apare chiar mai puțin reușit, atît ca gîndire de ansamblu cît și ca obiect.

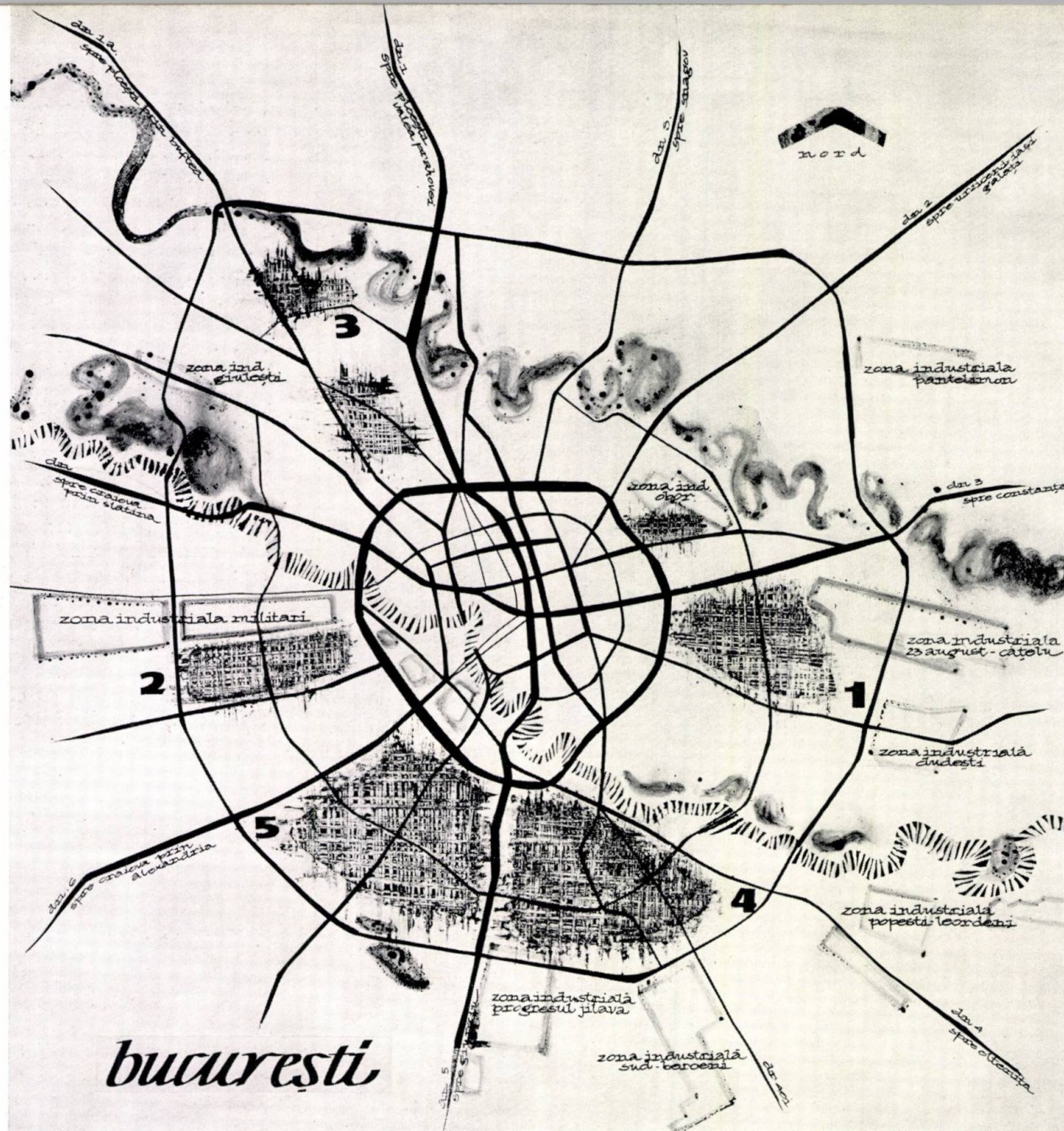
Dacă aceste două ansambluri reprezintă de fapt numai completări sau bordări ale unor artere și vin să rezolve mai mult sau mai puțin un aspect « din stradă », iată că programul de locuințe se amplifică și arhitecților li se pun probleme din ce în ce mai cuprinzătoare, care reclamă într-adevăr o concepție de ansamblu și noi idei.

Cartierul Floreasca oferea premisele unui ansamblu de locuințe care, ca așezare și sit înconjurător, să constituie un cartier reprezentativ în cadrul orașului București. Facilitatea cu care a fost conceput, uniformitatea regimului de înălțime a construcțiilor, așezarea blocurilor, lipsa preocupării pentru dotări și utilizarea unei prea restrînse game de tipuri de blocuri, au făcut ca cele aproape 3 500 apartamente din acest ansamblu să apară lipsite de personalitate și monotone.

Nu același lucru însă se întîmplă cu ansamblul Cățelu, construit cam în aceeași perioadă. Aici,



Ansamblul de locuințe din cartierul Floreasca



Plasarea zonelor industriale și a noilor zone de locuit în schița de sistematizare a Bucureștiului

și funcționalitate, aspectul arhitectural-urbanistic, care să exprime clar optimismul și dragostea de viață a poporului nostru, simțul lui pentru frumos și armonie. În cadrul dezvoltării viitoare a orașului, în vederea cuprinderii la un nivel corespunzător de confort a celor 1 700 000 locuitori prevăzuți, au reieșit din analizele tehnico-economice comparative direcțiile firești de dezvoltare teritorială, în care unitățile structurale complexe se vor forma având o viață a lor proprie, necesitățile funcționale și emotive fiind astfel pe deplin satisfăcute.

Construcția noilor ansambluri de locuințe din București a urmărit aceste direcții de dezvoltare

indicate prin schiță, conturându-se în acest fel din ce în ce mai clar imaginea viitoare a Capitalei.

Desigur însă că este necesar ca în final noile ansambluri de locuințe, împreună cu dotările și spațiile libere plantate, să determine — prin reflectarea totalității condițiilor proprii românești de ordin politic-social-economic și cultural — acea *amprentă proprie contemporană* a orașului.

Inventivitatea în exprimarea urbanistică și arhitecturală, plastica și simplitatea formelor, discreția în folosirea decorației și a culorii, legătura organică cu peisajul, crearea unității

prin contrast, iată câteva din trăsăturile esențiale proprii pe care arhitecții au căutat să le realizeze în construcția noilor ansambluri din Capitală.

Noile ansambluri

În cele ce urmează, vom vorbi despre câteva din principalele ansambluri de locuințe și dotări, care, în curând terminate, vor putea prilejui unele analize critice și unele constatări mult mai valoroase și mai îndreptățite, decât aceste considerente făcute pe parcurs.

I — În estul orașului, legat de puternica zonă industrială existentă și în plină dezvoltare, pe

un teren slab construit, între inelul principal de circulație al orașului (bd. Muncii și bd. Ion Șulea), se desfășoară într-un ritm susținut și continuu construcția noului sector orășenesc Balta Albă. Începutului modest din primii ani, i-a urmat o intensă campanie de construcții, astfel încât în prezent ansamblul de locuințe Balta Albă constituie unul dintre cele mai vaste șantiere.

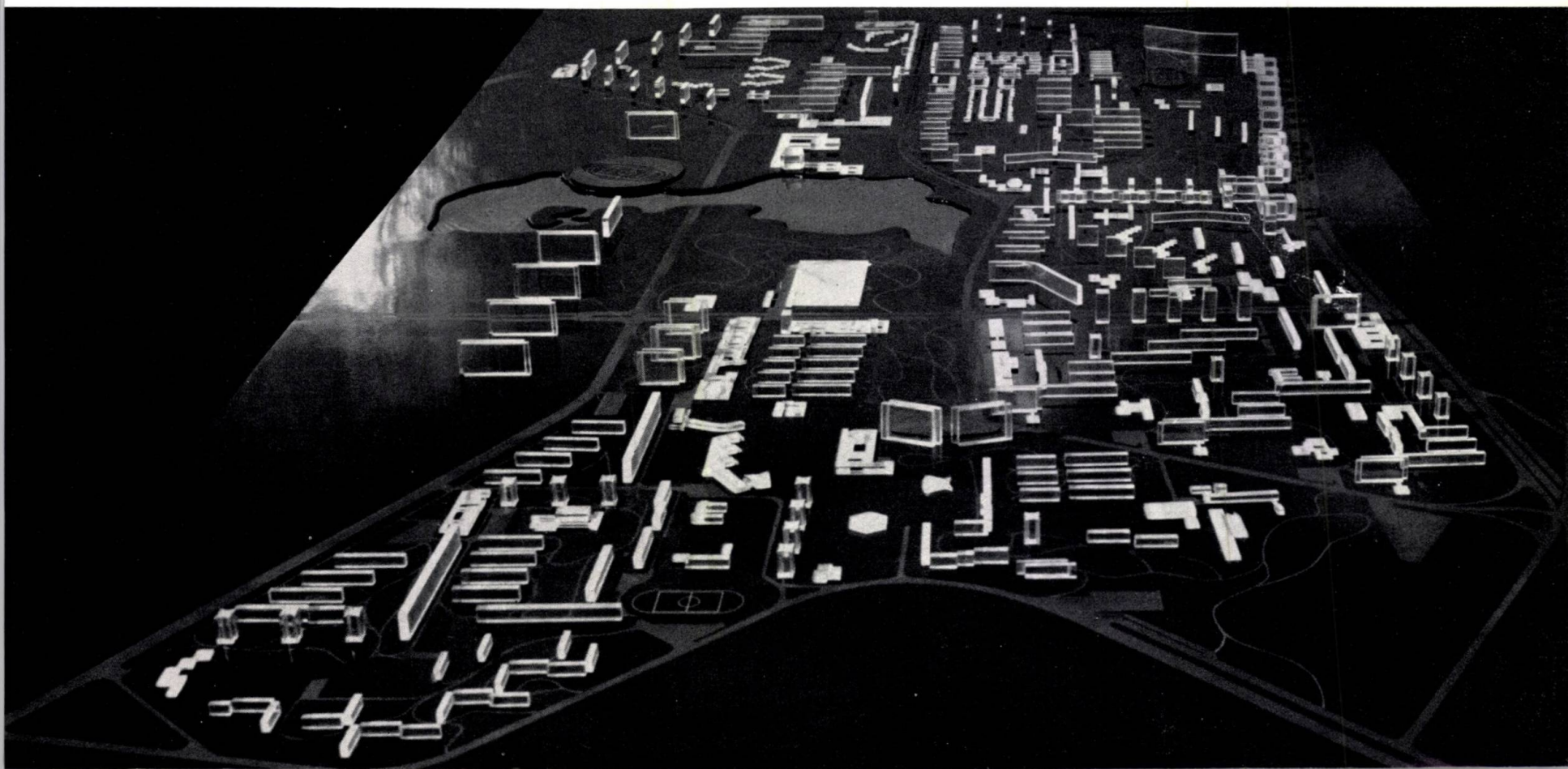
Vechile exploatări de argilă au creat în configurația terenului trăsături caracteristice, de care viitoarea organizare a teritoriului trebuia să țină seama. Folosind cu chibzuință și valorificând condițiile topografice, proiectantul a reușit prin felul său de gândire și exprimare să contribuie în mod hotărât la obținerea unui specific propriu acestui ansamblu.

Desfășurat pe o suprafață ce va putea caza o populație de cca. 100 000 locuitori, ansamblul a fost astfel gândit încât elementele structurale ale unităților urbanistice complexe să se integreze armonios într-o compoziție unitară. Punctul de atracție al ansamblului îl reprezintă amplul spațiu plantat și oglinda de apă din zona centrală, unde își găsesc loc și principalele dotări polarizatoare de interes. Orientarea unităților urbanistice către acest centru major, bine valorificat și frumos organizat, devine astfel firească. Con-



Vedere parțială a noilor construcții de locuințe din ansamblul Balta Albă

Ansamblul de locuințe Balta Albă — Machetă



struirea unităților urbanistice cu clădiri de locuințe în regim mixt, în care raporturile între clădirile înalte și cele scunde au fost cu discernământ găsite, în care amplasarea dotărilor se face judicios, iar viitoarele spații libere plantate pentru joc și odihnă sînt prevăzute pe măsura unor utilizări firești, creează premisele unei noi așezări urbane care în mod cert va contribui din plin la imaginea viitoare a cadrului construit al orașului-capitală.

Desigur că astăzi imaginea nu poate fi încă deplină, datorită, în special, lipsei dotărilor cu gama lor foarte variată și a organizării spațiilor plantate.

Preocuparea proiectantului de a obține o mare varietate a diferitelor perspective locale, dozînd și realizînd interesul emoțional fără a altera ambianța și unitatea ansamblului, precum și utilizarea unor tipuri de blocuri alternate judi-



Blocuri noi de locuințe din ansamblul Balta Albă — Institutul de Inframicrobiologie al Academiei R.P.R.

Blocuri de locuințe pe bd. Muncii



cios, face de asemenea din ansamblul Balta Albă unul dintre ansamblurile reușite ale orașului.

2 — În vestul orașului, tangent inelului principal, la sudul zonei industriale Militari și pînă la bd. Ghencea, se desfășoară din plin construcția unui alt ansamblu de locuințe — Drumul Taberei. Folosită în trecut ca poligon militar, avînd și cîteva construcții specifice, întreagă această zonă a fost lăsată în părăsire, deși poziția sa față de prevederile de dezvoltare a orașului o îndreptățește a fi luată în considerare. Un prim pas a fost făcut o dată cu construirea locuințelor destinate salariaților Ministerului Forțelor Armate.

Prin posibilitățile ce le oferea și așezarea favorabilă față de oraș și de zona industrială, construcția cartierului Drumul Taberei a cunoscut frămîntarea proiectării care, în dorința de a realiza și în această parte a Capitalei un ansamblu reprezentativ, s-a străduit a fi la înălțimea acestei misiuni.

Participînd la elaborarea primelor proiecte și cunoscînd rezolvarea dată în final întregului ansamblu, trebuie să arăt însă că, cu toată strădania proiectanților și cu toate multiplele soluționări, valoarea studiului nu reprezintă, după părerea mea, o totală reușită. De ce?

În primul rînd, din lipsa posibilității de valorificare a teritoriului, care este plat, fără denivelări sau accidente. De asemenea, plantațiile

existente, care ar fi putut participa favorabil la compoziție, nu au fost luate în considerare, această lipsă resimțindu-se în aspectul rigid al ansamblului. Mai important este însă faptul că tratarea unui atât de mare teritoriu s-a făcut fără a se stăpîni prea bine scara unor elemente compoziționale, ce par că nu vor putea satisface pe deplin viitorul sector orășenesc.

Ideea de organizare a ansamblului este strîns legată de existența industriei limitrofe de pe latura de nord, ca și de realizarea principalei artere de circulație, desenată cu un traseu oarecum convențional și către care sînt orientate elementele structurale ale acestei mari unități urbanistice. Desigur că această idee este corectă și are valoarea sa.

Totuși, datorită unor elemente de detaliu și a modului lor de exprimare și prin urmărirea cu consecvență a diverselor perspective locale, se



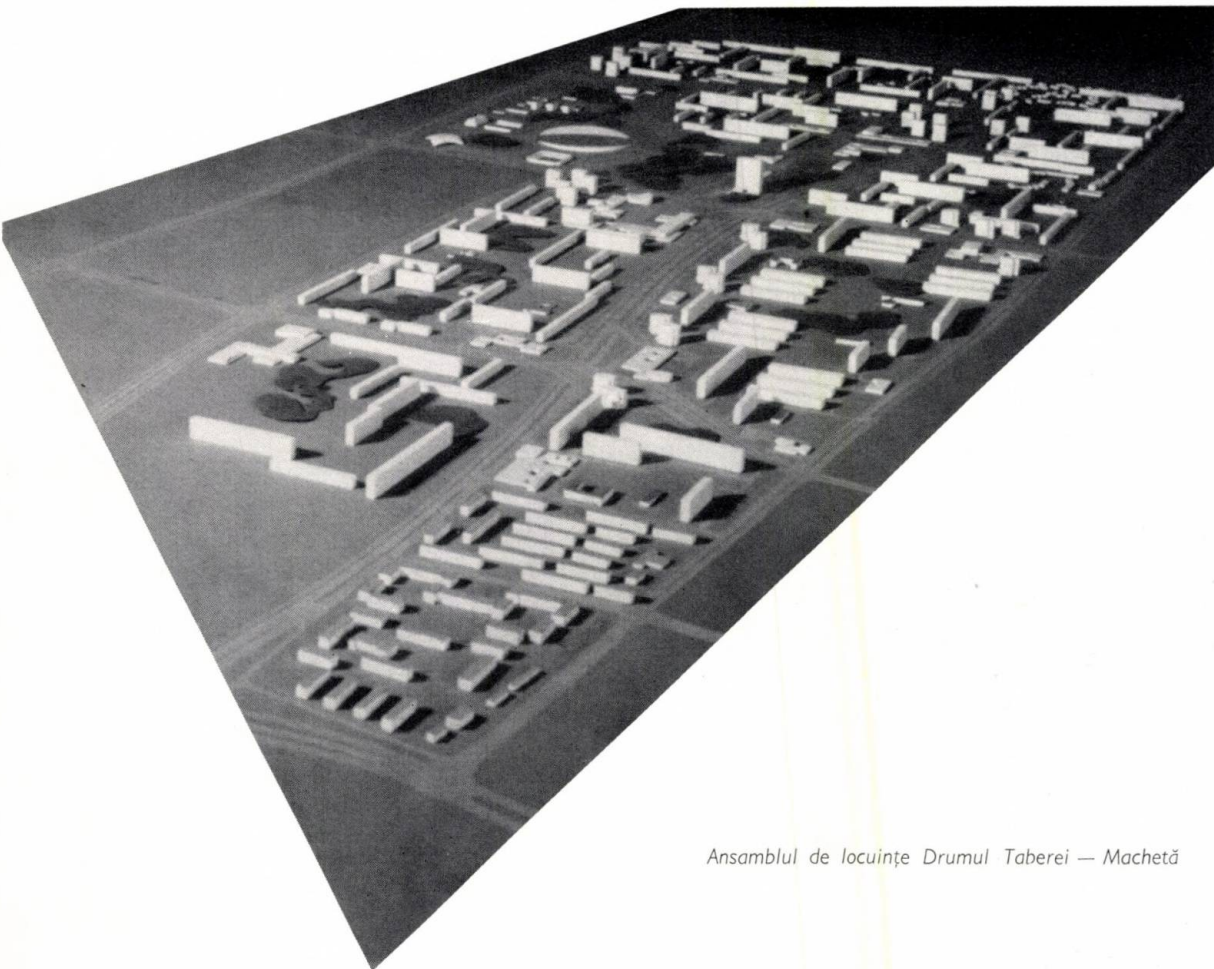
Ansamblul de locuințe din cartierul Jiului — Machetă

îmbogățește în mare măsură compoziția întregului ansamblu care astfel apare destul de interesantă.

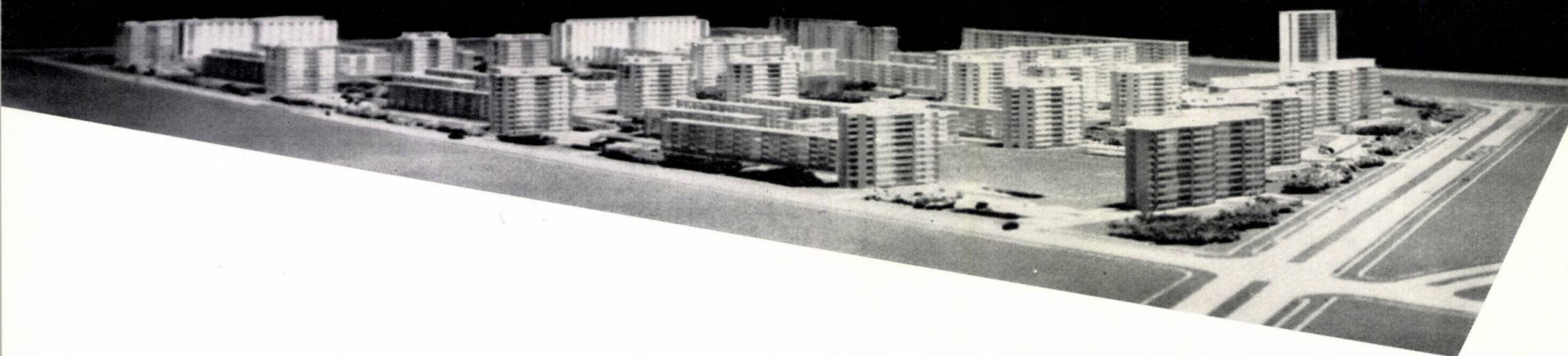
Lipsa dotărilor se face resimțită atât pentru închegarea parțială a imaginilor componente ale cadrului construit, cît, mai ales, pentru însăși funcțiunea proprie, de deservire a noilor locuitori. La fel și lipsa spațiilor plantate se face resimțită atât pentru rolul lor funcțional cît și pentru cel estetic.

Tratarea unităților complexe a fost făcută cu grijă și diferențiat în funcție de teritoriu, număr de locuitori și vecinătățile respective care în mod nemijlocit le influențează.

Dacă, așa cum am arătat, a existat o preocupare pentru realizarea unor perspective locale favorabile, reieșite din poziționarea justă a diferitelor construcții și din regimul de înălțime utilizat, pentru construcțiile cu puține niveluri și cu multe încăperi, zonele rezervate mi se par oarecum arbitrare. Și chiar dacă în planuri și machete ele lasă impresia unei oarecari varietăți, nu socotim că se vor putea încadra satisfăcător în ansamblu. Spre deosebire de felul în care a fost utilizat teritoriul și gîndită așezarea blocurilor din ansamblul Balta Albă, în ansamblul Drumul Taberei apare o oarecare monotonie, în special în organizarea și amplasarea unor construcții din interiorul micro-raioanelor (de exemplu 2, 3).



Ansamblul de locuințe Drumul Taberei — Machetă



Ansamblul de locuințe de pe șos. Olteniței — Machetă

În exprimarea arhitecturală a blocurilor de locuințe și a dotărilor, se vedește grija deosebită a proiectanților pentru dobândirea, prin tratarea volumelor și fațadelor, a unui caracter propriu, nou, care, în spațiul controlat și bine organizat, să contribuie în mod favorabil la închegarea imaginii generale a ansamblului.

3 — În nordul orașului, implantat într-un cartier muncitoresc existent, ansamblul Jiul vine să împlinească teritoriul liber din imediata apropiere a căii ferate Constanța.

Început cu aproape 6 ani în urmă, pe baza unui proiect parțial, întocmit numai pentru o mică porțiune din întregul teritoriu disponibil, timid conceput și totuși cu perspective deosebit de favorabile pentru o dezvoltare viitoare, ansamblul Jiului avea să constituie o sursă pentru diverse și numeroase încercări de rezolvare urbanistică. Astăzi, ca rezultat al unei munci laborioase, rezolvarea întregului ansamblu se vedește bine conturată, conținând elemente compoziționale judicioase și cu un caracter voit de ansamblu construit, în care predominanța spațiului plantat să se facă simțită.

Dacă locuințele anterior executate pe străzile Pajura și Pecetea nu ar fi fost compact realizate, ci diseminate rațional în întregul ansamblu, nu ar fi apărut acea supărătoare separație între aceste construcții de locuințe și cele în curs care, detașându-se calitativ, îmbunătățesc astfel aspectul reușit al ansamblului.

Structurarea teritoriului și unitățile urbanistice ale zonei de locuit sînt în acest ansamblu mai

greu de determinat. De fapt, considerăm că, față de felul cum a fost gîndit, ansamblul Jiul formează o unitate structurală majoră, cu deservire complexă dispersată la distanțe convenabile în teritoriu.

Exprimarea arhitecturală a diferitelor obiective construite, și în special a blocurilor de locuințe ce flanchează zona liniei ferate Constanța, produce acel interes emoțional propriu realizărilor valoroase.

4 — Sarcina rezolvării în cel mai scurt timp a problemei locuințelor în Capitală, concretizată în vastul program de investiții ce urmează să se realizeze pînă în anul 1965, trebuie îndeplinită atît cantitativ cît și calitativ.

Din materialul schiței de sistematizare a orașului București, care în cadrul complexității problemelor indică și zonele de dezvoltare viitoare a orașului, o deosebită importanță o prezintă și sudul orașului, respectiv teritoriul cuprins între șos. Olteniței — șos. Berceni, șos. Giurgiului, continuînd către vest spre șos. Alexandriei pînă în bd. Ghencea.

Această suprafață importantă din teritoriul orașului creează, prin situația geomorfologică, prin posibilitățile de construire imediată și prin apropierea de zona industrială Progresul, premisele unei viitoare așezări care să prefigureze modul de viață al omului din societatea noastră în plină dezvoltare.

Blocuri-punct în Parcul Floreasca



Preocuparea pentru o proiectare urbanistică contemporană și valoroasă, stînd la baza lucrărilor noastre, era firesc ca rezultatele să fie la înălțime și iată că în acest an, pe baza unui proiect deosebit de interesant, s-a trecut la realizarea primelor microraiioane din ansamblul sud I.

Întreg ansamblul sud — delimitat de șos. Bercei, șos. Giurgiului, inelul principal al orașului și rocada exterioară — cuprinde un teritoriu de aproximativ 620 ha, pe care se vor construi aproximativ 38 000 apartamente. Detaliul de sistematizare elaborat pe noi principii va cuprinde unități urbanistice mult mai ample, grupînd dotările social-culturale și comerciale în ansambluri importante.

Aceste ansambluri de dotări, constituind adevărate forum-uri locale, vor satisface și reține activitățile colective în suita aleilor pietoniere. După părerea noastră, întreg ansamblul sud constituie una dintre interesele rezolvări urbanistice elaborate pînă în prezent. Importanța dată raportului dintre construcțiile de locuințe și dotări, importanța dată spațiilor plantate și dozării acestora demonstrează preocuparea proiectanților care au știut să rezolve cu competență totalitatea aspectelor ce s-au ivit în proiectarea ansamblului sud. Confirmarea considerentelor de mai sus o va aduce însăși realizarea pe teren a noului ansamblu.

5 — În curs de proiectare, cu începerea realizării investițiilor din anul 1965, se află și ansamblul sud Alexandria. Ansamblul este cuprins între șos. Giurgiului, șos. Alexandriei, inelul principal și rocada exterioară. Și această zonă constituie pentru oraș o importantă rezervă și oferă condiții optime pentru împlinirea viitoare a teritoriului Capitalei.

Încă de la faza de temă la detaliul de sistematizare, acest ansamblu și-a conturat caracterul său, legat, într-o oarecare măsură, ca gîndire, de rezolvarea dată ansamblului sud, însă cu o punctare mai categorică a ansamblurilor de dotări

care au fost prevăzute în spațiile plantate de legătură dintre unitățile structurale, cu suprafețe mult mărite, și în consecință cu un grad de organizare superior.

De asemenea, și structura tramei de artere a ansamblului a fost interesant și judicios gîndită. Ea se înscrie firesc în osatura unor căi existente, cu legături interzonale, cursiv și comod rezolvate.

Dacă la această fază nu putem fi în total de acord cu volumele și amplasarea blocurilor de locuințe din unitățile urbanistice complexe, sîntem însă convinși — avînd în vedere actuala propunere de organizare a teritoriului — că, printr-o stăpînire și un control riguros al structurii urbane, aspectul viitoarelor construcții va putea fi satisfăcător.

Deși există o modalitate comună în exprimarea arhitecturală a construcțiilor, totuși elementele proprii, valoroase, ale tradiției poporului nostru, utilizate cu discernămint și discreție, vor determina specificul atît de necesar noului și pe care dorim a-l obține ca rezultat al proiectelor noastre.

★

Desigur că noile ansambluri ale Capitalei nu se limitează la cele cîteva arătate mai sus. Am considerat însă că, față de amplasarea problemelor ridicate și față de rezolvările date, ansamblurile asupra cărora ne-am oprit ar fi cele mai interesante, constituind în același timp și principalele mari șantiere ale Capitalei.

Nu putem încheia însă fără a ne opri și a considera ca reușite și unele rezolvări de ansambluri deja terminate, cum sînt: cel din Piața Sălii Palatului R.P.R., cel de pe calea Griviței — Piața Gării de Nord, ansamblul Circului, ansamblul de pe șos. Mihai Bravu — bd. Dimitrov, Magistrala nord-sud etc., care toate reprezintă mărturii ale grijii pentru aspectul nou al cadrului construit și care determină în mare măsură

specificul și valoarea contemporană a Capitalei patriei noastre.

Prin posibilitățile create de economia noastră națională, vor spori neconținut și sarcinile din domeniul construcțiilor unde un loc important îl ocupă și realizarea ansamblurilor de locuințe.

Legat de aceste cîteva considerațiuni asupra unor ansambluri de locuințe din Capitală, vom încerca să amintim principalele căi de urmărit care să contribuie la clarificarea problemelor pentru noua etapă a proiectării ansamblurilor de locuințe.

Astfel, în ceea ce privește varietatea arhitectural-urbanistică a ansamblurilor, străduința în elaborarea de soluții proprii, prin un nou mod de gîndire cît și prin adaptarea cu discernămint a specificului valoros al tradiției noastre, va putea conduce cu siguranță la acea amprentă proprie, specifică nouă, care în final va determina caracterul structurii urbane.

Este necesar, în acest sens, o continuă și riguroasă cercetare a acestei structuri urbane, materializată prin construcții, urmărindu-se, din punct de vedere plastic, o cît mai mare varietate a diverselor perspective ce determină acel interes emoțional, fără însă a se altera unitatea și ambianța ansamblului; iar pe plan funcțional, valorificarea în cea mai mare măsură a condițiilor topografice ale teritoriului, adaptarea la climă, clasificarea și organizarea judicioasă a circulației, ca și satisfacerea necesităților legate de locuință și mediul înconjurător.

Construcțiile de masă determină o extindere din ce în ce mai mare a metodelor de tipizare, pericolul monotoniei putînd fi evitat printr-o gamă foarte variată de tipuri de construcții, concomitent cu importanta acțiune de prefabricare și industrializare a construcțiilor, pentru realizarea de elemente mai ușoare și cu posibilități multiple de asamblare.

Amprenta arhitecturii noastre contemporane decurge din reflectarea tuturor condițiilor proprii românești, între care posibilitatea valorificării esenței tradițiilor vechii arhitecturi va contribui la sublinierea exprimării plastice și urbanistice caracteristice poporului nostru.

O tehnică constructivă clară și rațională, inventivitatea în exprimarea plastică, simplitatea formelor, reținerea și discreția, legătura cu peisajul, toate acestea trebuie să devină trăsături proprii, ce trebuie nemijlocit să stea la baza procesului de creație arhitectural-urbanistic.

Pentru continua îmbunătățire a activității de proiectare, arhitecții — călăuziți în munca lor creatoare de țelul satisfacerii la un nivel calitativ deosebit a totalității funcțiunilor vieții — vor introduce în lucrările lor idei și principii noi, în așa fel încît cu pasiunea și sensibilitatea lor artistică să contribuie la realizarea de ansambluri de locuințe, chibzuite funcțional și frumos modelate arhitectural-urbanistic.

Blocuri de locuințe din ansamblul Circului de stat





Prof. arh. LADISLAU ADLER,
Vicepreședinte al C. S. C. A. S.
arh. TRAIAN VLĂDUȚ

PROBLEMA AMPLASĂRII INDUSTRIILOR ȘI PROIECTUL PENTRU SCHIȚA DE SISTEMATIZARE A BUCUREȘTIULUI

Creșterea, în decursul timpului, a orașului București și implicit apariția și dezvoltarea industriei pe teritoriul lui au dus la situația în care industria constituie una dintre cele mai importante probleme de care trebuie să se țină seama la reconstrucția și dezvoltarea socialistă a Capitalei.

Întreprinderile noi, creații ale regimului popular, au fost amplasate în mod rațional în urma unor analize multilaterale, în timp ce — cu rare excepții, cum ar fi Uzina « 23 August » sau Uzina « Republica » — vechile fabrici sînt răspîndite pe aproape întreg teritoriul orașului, în majoritatea lor neîncadrîndu-se armonios în oraș, incomodînd orașul sau fiind incomodate de acesta.

Astfel, mai există, ca o moștenire a vechiului regim, un număr important de întreprinderi industriale cu grad mare de nocivități (praf, zgomot, fum, trepidații sau miros) cum sînt: Ecarisajul, Tăbăcăria « Flamura Roșie », Abatorul, Fabrica de lacuri și vopsele « Solex », Fabrica de clei de oase « Reactivul », Întreprinderea de industrie chimică farmaceutică « Sintofarm », Fabrica de ciment, Fabrica « Glucoza » etc. ; întreprinderi care, avînd transporturi mari de materii prime, combustibili sau produse finite, sînt deservite de calea ferată, care la rîndul ei produce zgomot, fum, trepidații și creează piedici în circulația rutieră, cum este cazul Uzinei « Vulcan », al Fabricii de uleiuri vegetale « Muntenia » etc., precum și între-

- 1 — Vedere de ansamblu a Complexului industrial din zona Militari — București
2 — Fabrica de mașini-unelte și agregate din București
3 — Fabrica de produse lactate « București »
4 — Fabrica de ciocolată « București »
5 — Complexul industrial Militari—Fabrica de obiecte sanitare din porțelan

prinderi care constituie obstacole în dezvoltarea firească a zonelor de locuit sau la deschiderea de artere de circulație noi, ca: « Armătura », « Electrotehnica », « Grivița » (conserve), Fabrica de pile « Steaua Roșie », Uzina « Filaret ».

Forma teritoriului întreprinderilor industriale, departe de a fi regulată și de a se încadra în rețeaua stradală, este rezultatul extinderii întâmplătoare a acestora în detrimentul vecinătăților, care în multe cazuri sînt zone de locuit; transporturile în comun între zona industrială și zonele de locuit nu sînt rezolvate la nivelul cerut.

Ansamblul construcțiilor vechi, realizat de regulă după concepții înguste, care nu au urmărit decît obținerea unui profit maxim, era — cu unele excepții — alcătuit din clădiri neluminate, prost aerisite sau insalubre, cu grad de uzură fizică și morală foarte avansat, lipsit de zone sanitare și de plantații și îndeosebi de unitate arhitectonică, dăunînd considerabil aspectului orașului.

În consecință, dezvoltarea capitalei țării noastre — lărgirea bazei sale economice — impune arhitecților, urbanisti și industriali, analize din cele mai complexe în amplasarea noilor unități productive sau în amplificarea celor existente, în dezvoltarea zonelor industriale în curs de realizare, în regruparea sau reprofilarea unor unități necorespunzător așezate, în combaterea nocivităților industriilor din cadrul orașului prin mijloace active și pasive.

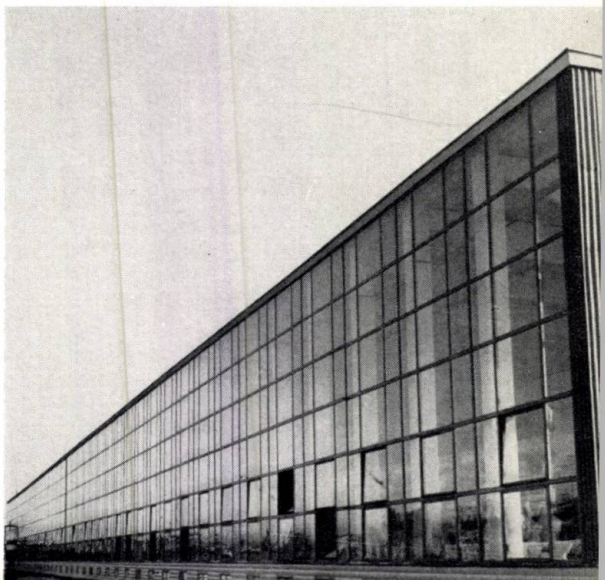
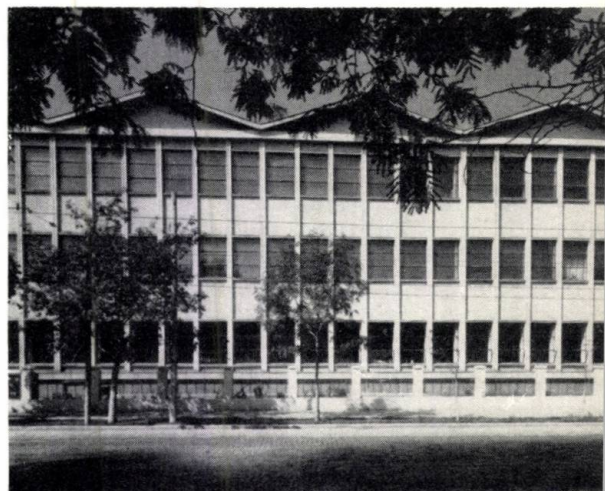
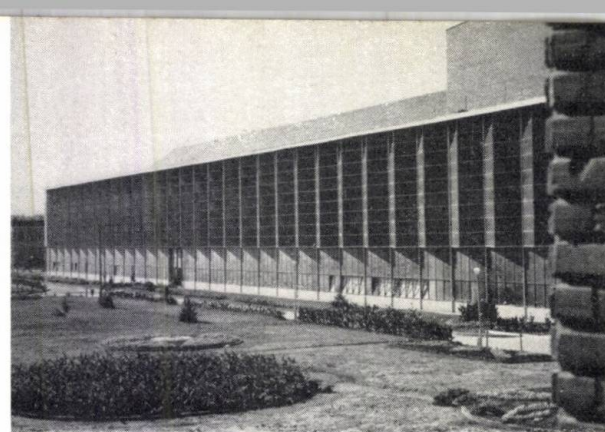
★

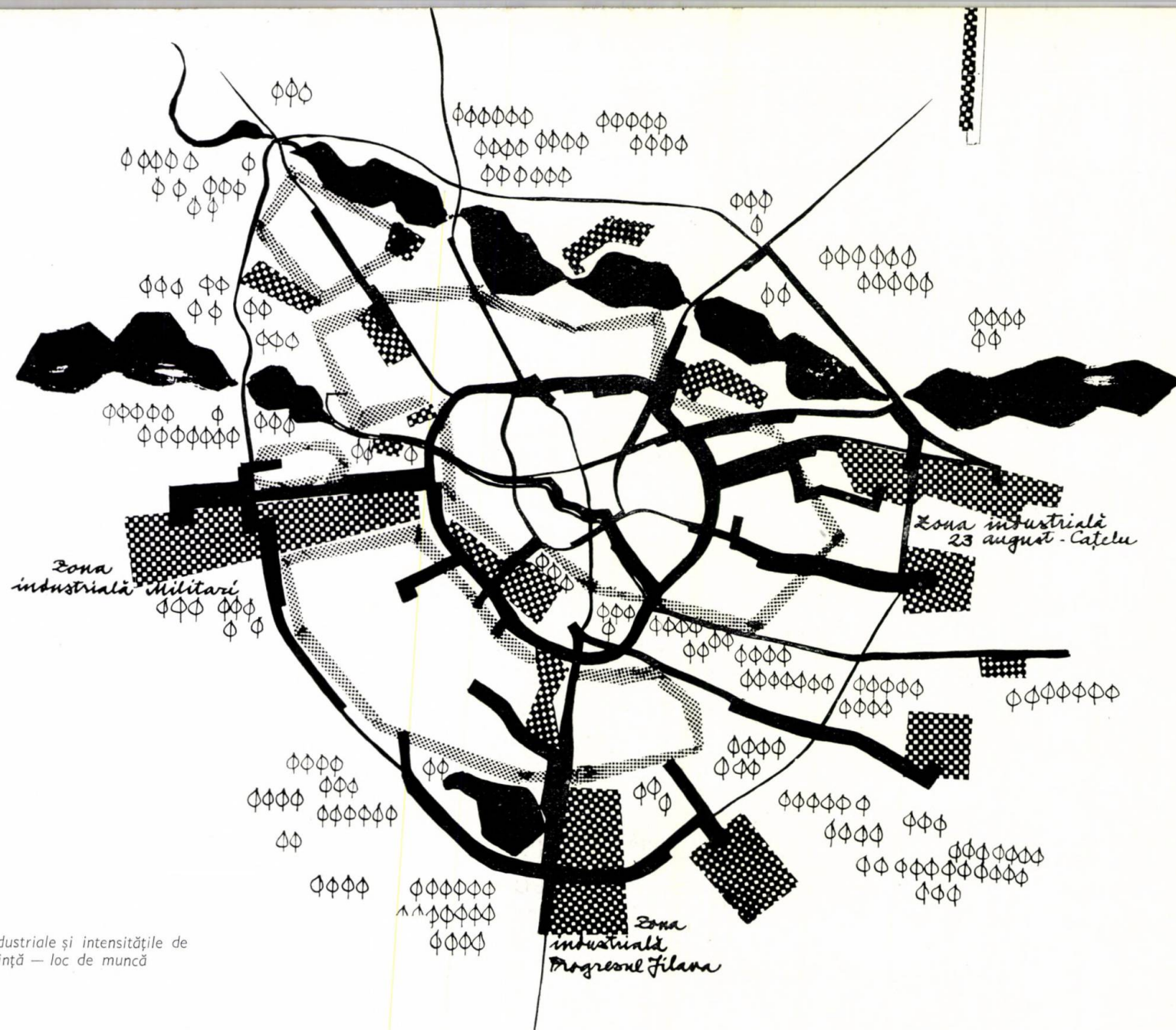
Întreprinderile industriale existente ocupă un teritoriu de aproximativ 1 400 ha, avînd un număr de cca. 270 000 salariați. Pe ramuri de industrie, predomină întreprinderile din industria metalurgică, ocupînd un teritoriu de cca. 470 ha cu cca. 100 000 salariați, întreprinderile din industria chimică, ocupînd cca. 185 ha, cu cca. 25 000 salariați, întreprinderile din industria ușoară cu un teritoriu de 125 ha și cu cca. 85 000 salariați și întreprinderile din industria alimentară care ocupă 120 ha cu cca. 24 000 salariați.

Din totalul salariaților, cca. 40% sînt femei, cca. 10% locuiesc în afara liniei de centură și cca. 67% lucrează în schimbul maxim.

În afară de întreprinderile specific industriale, pe teritoriul orașului mai există un mare număr de unități cu scopuri diverse (întreprinderi de transport, baze de construcții, baze de depozitare, întreprinderi de gospodărie orășenească etc.), care la rîndul lor ocupă un teritoriu de cca. 600 ha și au cca. 150 000 salariați.

Grupările mai importante de unități industriale sînt în cartierele 23 August-Cățelu, care ocupă cca. 300 ha teren, cu cca. 21 000 salariați; șos. Viilor — str. Sebastian — bd. T. Vladimirescu — șos. Panduri, care ocupă cca. 160 ha teren, cu cca. 30 000 salariați; Obor, care cuprinde cca. 110 ha teren, cu cca. 25 000 salariați; Militari, avînd cca. 142 ha teren, cu cca. 20 000 salariați; Progresul-Jilava cu cca. 80 ha teren și cca. 8 000 salariați; Grivița Roșie, care ocupă cca. 40 ha teren, cu cca. 6 000 salariați.



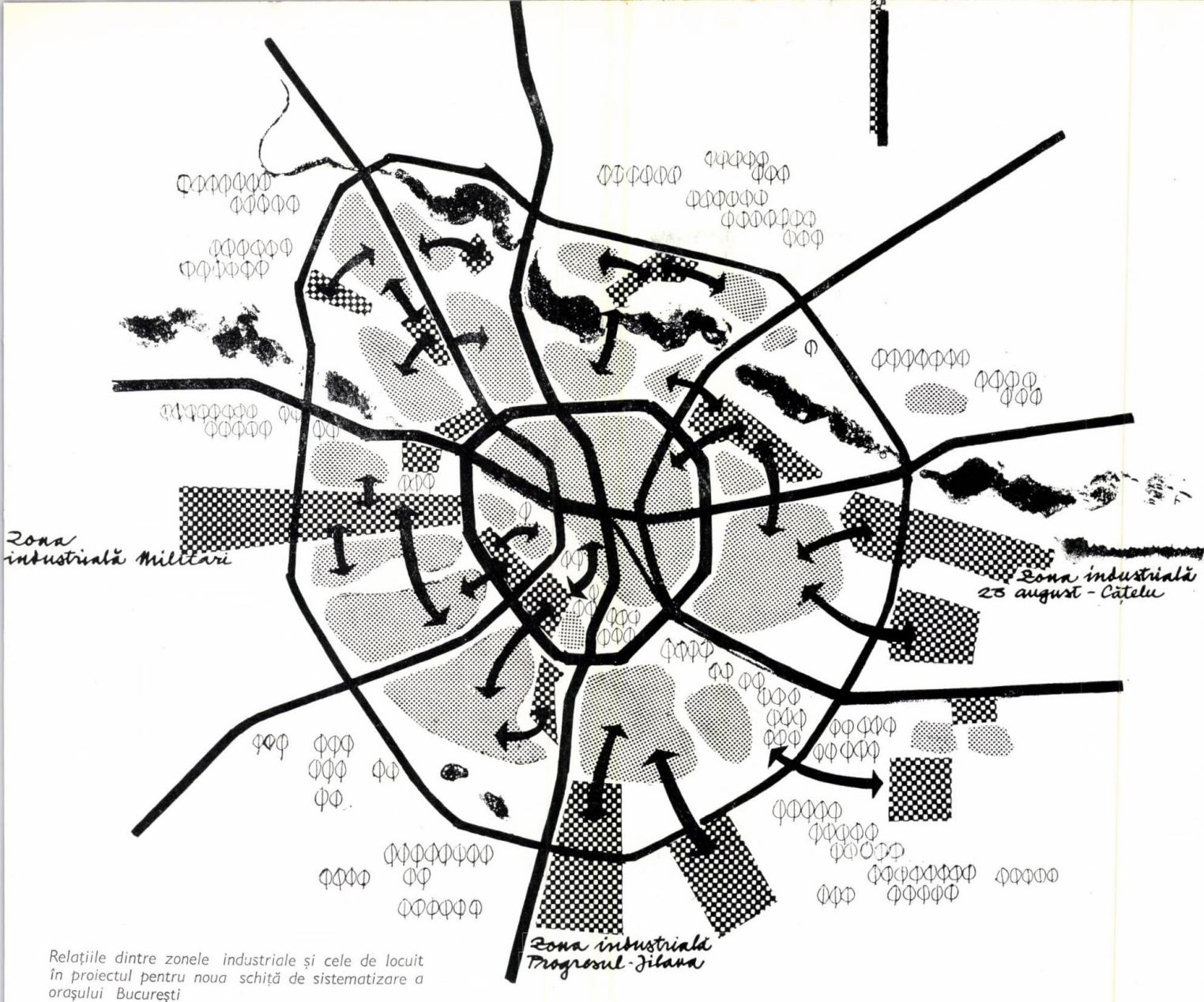


dezvoltarea complexă și multilaterală a orașului, care să asigure condițiile optime necesare dezvoltării industriei republicane, regionale și locale pe teritoriul lui, concomitent cu creșterea populației și asigurarea unui confort sporit al acesteia.

În anii din urmă a existat din partea organelor de specialitate o preocupare crescândă pentru o rațională amplasare, pentru o arhitectură industrială frumoasă și pentru îmbunătățirea situației rezultată din existența unor industrii pe teritoriul orașului. Astfel, s-a urmărit, în primul rând, amplasarea întreprinderilor noi cu respectarea principiilor urbanistice moderne și în special crearea unor zone sau obiective indus-

triale la nivelul tehnicii înaintate, cu planuri generale raționale și o arhitectură valoroasă care să se încadreze în peisajul orășenesc. În al doilea rând s-a urmărit îmbunătățirea situației întreprinderilor importante existente și chiar scoaterea unor întreprinderi nocive de pe teritoriul zonelor de locuit prin mutarea lor în zone noi industriale, rațional concepute și amplasate.

Proiectul pentru schița de sistematizare a Capitalei, elaborat de Institutul Proiect-București, — la care colectivul pentru problemele industriale format din ing. I. Ciobotaru, ing. Gr. Ghiuță, economist A. Nicolae, arh. I. Vlădescu, arh. C. Navorniac, arh. E. Grigoraș și arh. M. State, sub

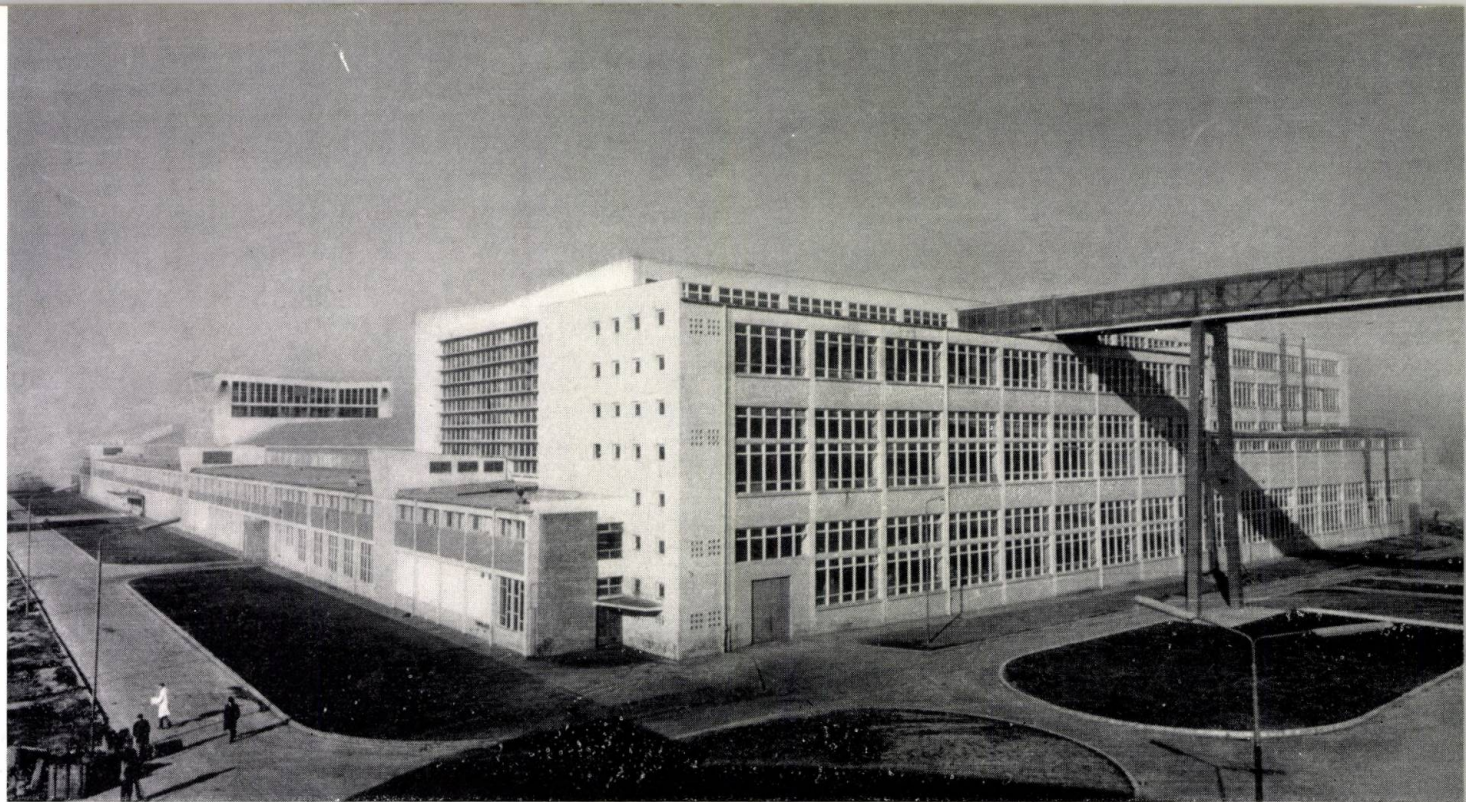


Prezența industriei pe teritoriul orașului este o necesitate, deoarece constituie baza sa materială, determină dezvoltarea și influențează nivelul de trai, lărgeste confortul populației. Rațional amplasată pe teritoriul orașului, unitar concepută și încheșată, industria poate forma un element de arhitectură valoroasă, contribuind la varietatea compozițională și la frumusețea orașului. Exemple de acest fel sînt multe: Fabrica de mașini-unelte și agregate, Uzina « Danubiana », Uzina « 23 August » și Uzina « Republica », Fabrica de confecții « București », Complexul industriei materialelor de construcții — Militari, Fabrica de produse lactate « Bucu-

rești », Fabrica de prefabricate « Progresul », industria ușoară de la Ghencea, Centrul de fizică nucleară etc. etc.

Unele întreprinderi industriale, dintre cele care sînt necorespunzător amplasate în oraș, atît prin importanța valorică sau calitativă a producției lor, cît și prin investițiile noi ce s-au realizat, nu pot fi luate în discuție pentru scoaterea din oraș. Printre acestea sînt: Uzina « Vulcan », Fabrica « Muntenia », Uzina « Grivița Roșie » și altele.

Ca atare, în proiectul pentru schița de sistematizare a Capitalei a fost analizată sub multiplele sale aspecte, atît situația existentă a industriei de pe teritoriul Bucureștiului, cît și — în special —



Fabrica de anvelope de la Popești-Leordeni

Tăbăcăria minerală „Jilava”



îndrumarea arhitectului șef al Capitalei prof. H. Maicu și arh. Tr. Stănescu, a adus o contribuție remarcabilă, — prevede ca în viitor să se asigure industriei amplasamente judicioase, cu întreprinderi grupate în zone, care să îmbine în mod armonios nevoile în plină creștere ale orașului. În proiect se prevede ca industria de pe teritoriul orașului București să se dezvolte astfel încât să transforme Capitala într-un puternic oraș industrial.

Așa cum a rezultat din analizele făcute și din discuțiile organizate de biroul secției de arhitectură industrială și agricolă a Uniunii Arhitecților, privind problemele industriei în noua schiță de sistematizare a Capitalei, lucrările întocmite de colectivul de proiectare reprezintă o muncă valoroasă prin seriozitatea și competența de analiză și sintetizare.

Tendința manifestată de a gândi industria ca o funcție principală a orașului, înscrierea armonioasă a acesteia în organismul orașenesc și străduința de a rezolva problemele în mod complex, considerând zona de locuit și zona industrială ca un tot unic și inseparabil, este meritul principal al acestui colectiv.

Totuși, de la bun început, au apărut anumite dubii în ceea ce privește suprafețele de teren destinate industriei și mărirea zonelor industriale.

Luînd în considerare principiile moderne care stau la baza proiectării industriilor, care au în vedere mărirea productivității muncii, paralel cu mărirea densității de construcții pe teren, creșterea cu peste 2/3 a teritoriului industrial și aproape cu 50% a salariaților lucrînd nemijlocit în uzine și fabrici, prevăzută în proiectul de sistematizare, nu pare justificată. Aceasta deoarece comasarea construcțiilor industriale și chiar a întreprinderilor, introducerea tehnologiei noi de fabricație, aplicarea consecventă a mecanizării complexe și a automatizării pe scară largă a proceselor de producție, reducerea circulațiilor interioare de cale ferată, micșorarea nocivităților și deci a distanțelor sanitare, duc la reducerea considerabilă a teritoriului necesar pentru industriile moderne și a numărului de muncitori, raportate la unitatea de produs. De asemenea, trebuie avut în vedere, în ceea ce privește întreprinderile existente, că mai există rezerve interne pentru dezvoltarea producției, ce necesită extinderi teritoriale cu totul reduse. Mai mult, trebuie să se țină seama de creșterea

continuă a productivității muncii și în aceste întreprinderi vechi, ceea ce de asemenea contribuie în mod apreciabil la sporirea producției lor fără o sporire sensibilă a suprafeței teritoriului actual sau a numărului de muncitori.

Teritoriul destinat pentru industrie este situat în mod justificat, îndeosebi în partea de est, sud-est și de vest a orașului, sub forma unor zone industriale mai mari sau mai mici.

Din teritoriul industrial, stabilit prin proiectul de sistematizare, aproximativ 54% este situat în afara inelului III, limita zonei locuite a orașului, 40% este amplasat între inelele III și II și doar 6% în interiorul inelului II.

Această repartizare a teritoriului, care se datorește îndeosebi preocupării de a scoate industria, inclusiv unitățile industriale nenocive, din zona locuibilă a orașului, prezintă numeroase dezavantaje deoarece astfel cresc distanțele între zonele de locuit și zona industrială, fapt care este în detrimentul oamenilor muncii (locul de muncă se depărtează de locuință), sporește numărul mijloacelor de transport în comun, se lungesc nejustificat rețelele pentru alimentarea cu utilități a industriilor (care este rațional să fie comune cu cele ale orașului) etc.

Așa cum se prezintă situația în proiectul de sistematizare, rezultă că există suficiente posibilități ca o bună parte a teritoriului industrial să fie situat în interiorul arterei de ocolire exterioară, lăsînd în afara acestuia numai teritoriul necesar pentru industriile existente și cele cu nocivități mari. În acest sens, considerăm că era mai rațional să fie urmărită menținerea sau amplasarea la periferia orașului a întreprinderilor industriale nocive, de interes republican, care au transporturi mari exterioare orașului, a celor cu nocivități și transporturi reduse între inelele III și II (cum de altfel se propune parțial în proiectul pentru schiță), iar a întreprinderilor fără nocivități, cu număr mare de salariați femei, și a celor de deservire a orașului, spre interiorul zonelor de locuit în cadrul inelului II (desigur în afara inelului I).

Este un merit al colectivului de proiectare că la repartizarea teritoriului industrial a reușit să evite ca orașul să fie încins cu un brîu continuu de zone industriale și, îndeosebi, ca industria să fie amplasată în zonele destinate pentru recreație, sport, sau pe direcția vînturilor dominante care ar aduce nocivitățile de la industrie către oraș.

În mod judicios, colectivul de proiectare a prevăzut în proiectul de schiță scoaterea treptată din zona locuită a orașului a întreprinderilor a căror producție este preluată de către alte uzine din țară, ca « Steaua Roșie » de la Parcul Libertății, Uzina metalurgică « Grivița », Fabrica de ciment etc., mutarea în cadrul zonelor industriale noi a fabricilor « Galenica », « Tableta », « Biofarm », « Sintofarm » și a altora, dezafectarea întreprinderilor deosebit de nocive ca Abatorul, Ecarisajul, Tăbăcăriile vegetale, Fabrica « Glucoza », fabricile din Dealul Spirei și a altora, dezafectarea unor întreprinderi care împiedică organizarea rețelei stradale sau crearea unor spații libere necesare.

De asemenea, în mod realist, proiectul prevede menținerea unor întreprinderi care, deși sînt nocive, nu pot fi dezafectate deoarece au un fond de construcții deosebit de valoros sau prezintă o importanță cu totul deosebită pentru economia țării, cum sînt Uzina « Vulcan », Fabrica de uleiuri vegetale « Muntenia » și altele.

Întrucît, pe de o parte, scoaterea din zona de locuit a orașului sau dezafectarea întreprinderilor urmează să se facă treptat și în decursul unei perioade mai îndelungate, iar pe de altă parte se mențin întreprinderi nocive care nu pot fi mutate sau dezafectate, va fi absolut necesar să se procedeze prevăzînd soluții și măsuri prin proiectul pentru schița de sistematizare, care să limiteze nocivitățile și să protejeze locuințele din apropierea întreprinderilor.

În zonele industriale depărtate de zona de locuit a orașului sînt prevăzute întreprinderi nenocive sau cu grad mic de nocivitate, întreprinderi cu un număr mare de salariați și cu un procent ridicat de femei, depozite ale comerțului cu ridicata, care de fapt sînt verigi de bază între sursele de producere a bunurilor de consum și centrele de desfacere a acestor bunuri din oraș, întreprinderi care în același timp pot constitui obiective interesante arhitecturale în cadrul ansamblurilor de locuit, reducînd monotonia inerentă clădirilor cu funcții identice. Rezultă că prin reconsiderarea repartizării unor întreprinderi în zonele industriale periferice și aducerea lor pe cît posibil în cadrul zonei locuite a orașului s-ar putea ajunge la o suprafață mai restrînsă a acestor zone (asigurînd în același timp spații verzi mai mari între ele), cu toate avantajele ce ar decurge pentru zonele de locuit

și industriale, pentru oraș și pentru salariații din întreprinderile respective.

Crearea zonei industriei nenocive de pe bd. Ghencea, în mijlocul zonei de locuit, este un exemplu pozitiv din acest punct de vedere.

În proiectul pentru schița de sistematizare se prevede, în mod just, ca inelul III să constituie principala arteră de legătură rutieră între zonele industriale dinspre marginea orașului. Soluția este foarte valoroasă și sub aspect de generalizare, având în vedere și caracterul de arteră pentru transporturi grele între industrii, precum și legăturile directe ale inelului III cu rețeaua de drumuri care leagă Bucureștiul de restul țării.

Un aspect care ar putea să fie încă îmbunătățit este legătura între zona locuită a orașului și zonele industriale situate pe inelul III sau în afara acestuia.

Astfel, datorită amplasării masive a întreprinderilor în aceste zone și a grupării lor pe un număr mic de artere care le leagă cu orașul, se ajunge, în orele când se înlocuiesc schimburile, la o aglomerare excesivă a circulației pe unele artere și îndeosebi pe bd. Armatei Poporului, bd. Muncii, șos. Giurgiului și calea Dudești. Rezultă astfel că ar fi rațional ca, pe lângă reducerea numărului de salariați din zonele respective, să se asigure o rețea multiplă de legătură între locuințe și locul de muncă, dimensionată corespunzător nevoilor de trafic sporit, prevăzută cu dublări de căi de circulație și dotată cu mijloace de transport în comun variate, cu mare capacitate și eficacitate.

Dimensiunea și forma zonelor industriale, prevăzute în proiectul pentru schița de sistematizare, au rezultat din existența unor obiective industriale, din felul grupărilor de întreprinderi din zona respectivă, din posibilitățile de încadrare a acestora în rețeaua de artere de circulație orășenească.

Este de observat — și insistăm asupra acestei probleme — că printr-o grupare mai judicioasă a întreprinderilor, care să ducă la eliminarea terenurilor libere sau insuficient utilizate, suprafața zonelor poate fi simțitor restrânsă.

Un exemplu în acest sens îl oferă zona Progresul, cu o suprafață totală de cca. 570 ha, care poate fi redusă cu aproape 100 ha numai prin diminuarea spațiilor pierdute sau nejudicios utilizate și cu alte 40—50 ha prin reducerea dezvoltărilor teritoriale excesive avute în vedere. La

acestea s-ar adăuga reducerea ce s-ar putea realiza prin mutarea unor unități nenocive în cadrul zonelor de locuit. Reducerea și îngustarea zonei Progresul ar mări sensibil spațiul verde dintre zona preorășenească și oraș și între zonele industriale adiacente, micșorând în același timp și concentrarea excesivă de muncitori.

Forma teritoriului zonelor industriale prezintă o mare importanță la sistematizarea acestei grupări de întreprinderi, la organizarea rețelei de drumuri și căi ferate și îndeosebi la realizarea legăturilor comode între zonele industriale și cele de locuit. O atenție deosebită urmează să fie acordată aspectului arhitectural al zonelor. În această privință, la stabilirea formei și organizării teritoriului acestora, este necesar să se țină seama de imaginea arhitecturală care se obține pe magistralele dinspre oraș, pe arterele limitrofe zonelor, de aspectul clădirilor din diverse puncte ale orașului sau de pe căile de pătrundere în oraș, urmărindu-se consecvent posibilitatea de a se obține grupări și compoziții de volume interesante, precum și amenajări de spații libere și de agrement în cadrul zonei.

În multe privințe este remarcabilă soluționarea zonei Militari, care prezintă mari avantaje: este apropiată de centrul orașului; are forma alungită și posibilitatea de contact și pe laturile lungi cu zone de locuit, ceea ce duce la diminuarea considerabilă a arterelor și în special a transportului în comun între terenul de locuit și cel industrial, deoarece salariații din raioanele de locuit de la nord, sud și est pot ajunge comod la locul de muncă; are o rețea de drumuri și căi ferate judicios rezolvată; permite ocuparea treptată și ordonată a teritoriului cu întreprinderi; conține o unitate de confecții nenocivă și cu un număr mare de salariați femei, în partea apropiată de oraș; prezintă un ansamblu interesant de întreprinderi de-a lungul principalelor artere de circulație, cu un plan de sistematizare a zonei frumos conceput.

La alcătuirea zonelor industriale s-au prevăzut terenuri pentru unele dotări necesare ca: școli profesionale, institute și laboratoare de cercetări, cantine, unități sanitare etc. Soluția este foarte justă și ar fi bine să fie extinsă, ținându-se seama și de existența unor asemenea dotări în cadrul microraioanelor de locuit, apropiate sau vecine, în vederea evitării paralelismului.

Alimentarea întreprinderilor industriale cu utilități din rețelele sau sursele orașului sau din surse proprii prin cooperare cu orașul, avută în vedere în proiectul de sistematizare, reprezintă soluția cea mai indicată, deoarece evită paralelismul în investiții costisitoare (inclusiv la cheltuielile de exploatare) și asigură controlul orașului asupra tuturor rețelelor și surselor de pe teritoriul acestuia.

Deosebit de rațională este, spre exemplu, amplasarea în cadrul zonelor industriale a centrelor de termoficare, de care beneficiază în mare măsură și orașul.

În ceea ce privește perspectiva dezvoltării orașului și problema industriei legată de această dezvoltare, ar fi de remarcat unele probleme mai importante. Conform schiței, numărul locuitorilor orașului București ar urma să fie plafonat.

Se naște întrebarea cum vor fi rezolvate extinderile viitoare, deci amplificarea zonelor industriale și de locuit în condițiile reducerii orelor de lucru pe schimburi, paralel cu creșterea sensibilă a productivității muncii.

Având în vedere apropierea de București, la cca. 60—80 km, a unor orașe cum sînt Oltenița, Giurgiu, Alexandria și altele, care este rațional să fie dezvoltate și în consecință industrializate, nu mai apare justificată extinderea excesivă a Capitalei. De altfel, dezvoltarea viitoare a mijloacelor de transport foarte rapide și eficiente ne duce la aceeași concluzie.

Mai trebuie avut în vedere în perspectivă faptul că progresul tehnic rezervă surprize neănuite în privința industriei, ca apariția unor noi tipuri de uzine, care să ceară cu totul alte condiții de amplasare și deservire decît cele cunoscute astăzi sau să facă inutile și « uzate moral » multe din tipurile de întreprinderi cunoscute pînă în prezent. Este de luat în considerare, spre exemplu, apariția și poate generalizarea unor clădiri și instalații industriale complet automatizate, conduse prin telecomandă.

Studierea în continuare a fiecăreia din numeroasele probleme în legătură cu industria și din care unele au fost semnalate mai sus, luarea în considerație a unor realități existente dar scăpate din vedere la elaborarea proiectului pentru schița de sistematizare a orașului sau ivite ulterior, datorită evoluției tehnicii și a datelor economice, pot duce la modificarea parțială a prevederilor schiței de sistematizare.

Din aceste considerente rezultă că problema industriei pe teritoriul oraşului nu are un caracter de campanie, ci este necesar să fie urmărită permanent. În acest sens credem că este justificată crearea unui colectiv special de proiectare, urmărire şi ţinere la zi a evidenţei, care să se preocupe permanent de zonele industriale, urmărind rezolvarea optimă a amplasării şi a dezvoltării lor în strînsă legătură cu evoluţia microraiunilor de locuit.

Considerăm că proiectul pentru planul de sistematizare a oraşului Bucureşti ar trebui să fie precedat de detalii de sistematizare a zonelor industriale, elaborate fără a se mai aştepta elemente de viitor prea precise, deoarece acestea, adesea, nu pot fi obţinute la timp. În acest fel s-ar evita cazurile în care apariţia unei întreprinderi determină, din cauza urgenţei, localizări alese ad-hoc şi aplicarea sistemului amplasării fără studii prealabile, bine analizate din toate punctele de vedere.

Ca mod de abordare a problemei industriei pe teritoriul oraşului, proiectul de sistematizare a Capitalei constituie un exemplu foarte valoros pentru institutele de proiectare care au sarcina de a elabora proiecte de sistematizare a oraşelor. Aceasta, cu toate că în cazul celorlalte oraşe ale ţării problemele industriei se pun, desigur, la altă scară şi în alte condiţii concrete teritoriale şi locale. Rezultă că la elaborarea schiţei de sistematizare a unor oraşe — lucrare de mare amploare şi de o deosebită importanţă — este necesar să se epuizeze toate sursele şi căile de informare asupra situaţiei existente şi asupra perspectivei dezvoltării industriei în oraş şi să se rezolve în modul cel mai judicios posibil şi în perfectă armonie cu zonele de locuit problema teritoriului industrial, atît ca mărime, amplasare, formă, dotări, alimentare cu utilităţi, cît şi în ceea ce priveşte transportul în comun. Zonele industriale ar trebui, la rîndul lor, să aibă în vedere o echilibrare a mîinii de lucru pe sexe, astfel încît să se creeze posibilitatea ca membrii familiei (atît soţul cît şi soţia) să lucreze în aceeaşi zonă.

Experienţa noastră de pînă acum în proiectarea şi construirea zonelor industriale permite să se tragă concluzii foarte valoroase în legătură cu conceperea şi sistematizarea lor. Aceste concluzii ne duc la principii noi, specifice condiţiilor concrete şi sensului evoluţiei industriale date de conducerea noastră de partid.

Astfel, de exemplu, a rezultat că — faţă de clasificarea industriilor şi gruparea lor în zone republicane, locale, de depozite etc. — este mult mai raţională luarea în considerare a factorilor determinanţi ai amplasării industriale, atunci cînd se analizează oportunitatea alegerii unui anumit amplasament, sau cu ocazia creării şi sistematizării unei zone industriale.

Din acest punct de vedere deosebim o categorie de obiective industriale a căror amplasare este determinată în principal de materia primă, combustibil, energie (industria minieră, siderurgia, industria cimentului, centrale termoelectrice, parte din industria chimică, unele industrii agro-alimentare). Aceste industrii se amplasează în regiuni bogate în materie primă sau combustibil, aproape de sursele şi exploatarea respective. Astfel de amplasamente obligate generează zone de locuit şi chiar oraşe noi în nemijlocita lor apropiere (Hunedoara, Reşiţa, Baia Mare, Valea Jiului). Aşezarea industriilor bazate pe importul materiei prime în porturi (oraşele industriale de pe coastele Angliei, bazate pe prelucrarea produselor primare din colonii) confirmă întru totul cele de mai sus.

O altă categorie de industrii este nemijlocit legată de satisfacerea nevoilor unuia sau mai multor centre populate (industria bunurilor de consum: confecţii de încălţăminte; industria alimentară: fabrici de pâine, de produse lactate; unităţile de depozitare: magazine, silozuri; gospodăria comunală; transporturi). Aceste unităţi cu caracter productiv deservesc populaţia în produse şi prestaţii, asigură confortul orăşenesc, îşi desfac produsele în oraş, în regiune. Oraşul modern, oraşul zilelor noastre, nu poate exista fără dotarea lui cu astfel de fabrici, ateliere şi baze, care îi satisfac necesităţi în plină dezvoltare.

În fine, mai deosebim o a treia categorie de industrii, a căror amplasare este determinată mai puţin de materia primă, combustibil, energie, însă necesită un număr mare de braţe de muncă sau muncitori cu o înaltă calificare şi cooperează tehnologic cu anumite întreprinderi existente (industria prelucrătoare, construcţiile de maşini, parte a industriei chimice şi a bunurilor de consum etc.). Industriile acestea contribuie la dezvoltarea oraşelor şi regiunilor rămase în urmă, ridică nivelul lor economic şi cultural, absorb forţele de muncă disponibile, asigură o

repartizare echilibrată a forţelor de producţie (Iaşi, Roman, Bîrlad, Suceava etc.).

Desigur că prin evoluţia tehnicii apar unele corective, cum ar fi de exemplu magistralele de gaze sau petrol care transportă în condiţii deosebit de economice materia primă necesară industriei chimice în regiuni lipsite de resurse (dînd naştere cetăţilor chimiei de la Săvineşti, Oneşti, Borzeşti, Năvodari, Craiova, Tr. Măgurele etc.) şi determină formarea unor localităţi sau zone noi, precum şi dezvoltarea altora în trecut mizere.

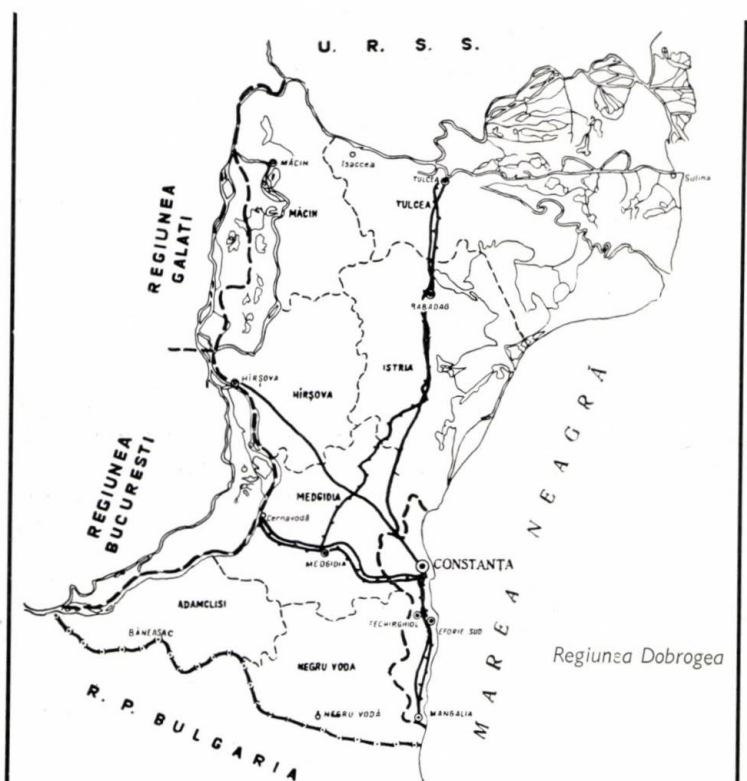
Un astfel de mod de a aborda problema — oraş-industrie, la care s-ar adăuga şi revizuirea unor norme sau indici, cum ar fi: distanţele sanitare faţă de uriaşele concentrări industriale, precum şi condiţiile speciale cerute de industria electronică, sau stabilirea densităţii lucrătorilor pe ha industrie în uzinele noastre moderne, raporturile optime de suprafaţă între zonele de locuit şi cele industriale, proporţiile rezultate din experienţa proprie în ceea ce priveşte compoziţia populaţiei orăşeneşti (activi, de deservire), necesită probabil o revizuire atentă a unor principii şi norme, generalizînd experienţa în aceste domenii, desigur în perspectiva dezvoltării industriei româneşti.

În aceeaşi ordine de idei, este necesar să adoptăm o denumire unitară a unităţilor teritoriale destinate industriei, evitîndu-se denumiri confuze ca delimitare şi conţinut (microzonă industrială, cartier industrial etc.), să stabilim un nomenclator al problemelor referitoare la industrie, ce trebuie rezolvate în cadrul schiţei de sistematizare a unui oraş, şi al problemelor care sînt de rezolvat în cadrul detaliului de sistematizare a zonelor industriale, elemente componente ale organismului orăşenesc.

Ţara noastră este printre primele ţări din lume care a abordat în mod ştiinţific problema conceperii şi sistematizării zonelor industriale pe baza condiţiilor create de regimul socialist, a realizat numeroase zone noi şi este în curs de a realiza altele. Aceste rezolvări, peste 30 la număr, care constituie meritul şi aportul proiectanţilor noştri, au fost şi sînt apreciate pozitiv, atît de specialiştii străini cît şi la întîlnirile internaţionale de specialitate cum sînt sesiunile Uniunii Internaţionale a Arhitecţilor, ele reprezentînd un aport valoros la tezaurul ştiinţei arhitecturale.



Vedere din ansamblul de locuințe «Gara veche-gara nouă»



Arh. VASILE SIMION
Arhitect-șef al D.S.A.P.C.-Constanța

D I N A C T I V I T A T E A D E S I S T E M A T I Z A R E A D . S . A . P . C . - C O N S T A N Ţ A

Printre principalele lucrări de sistematizare, elaborate în ultimul timp în atelierul de sistematizare al D.S.A.P.C.-Constanța (sub coordonarea generală a arhitecților Gheorghe Dumitrașcu și Vasile Simion), se numără:

— studiile de sistematizări teritoriale, dintre care amintim studiul raioanelor Negru Vodă și Istria;

— sistematizarea principalelor orașe ale regiunii: Constanța, Tulcea, Mangalia, Babadag, Măcin etc.;

— detalii de sistematizare pentru ansambluri de locuințe, dotări și zone centrale în orașele regiunii;

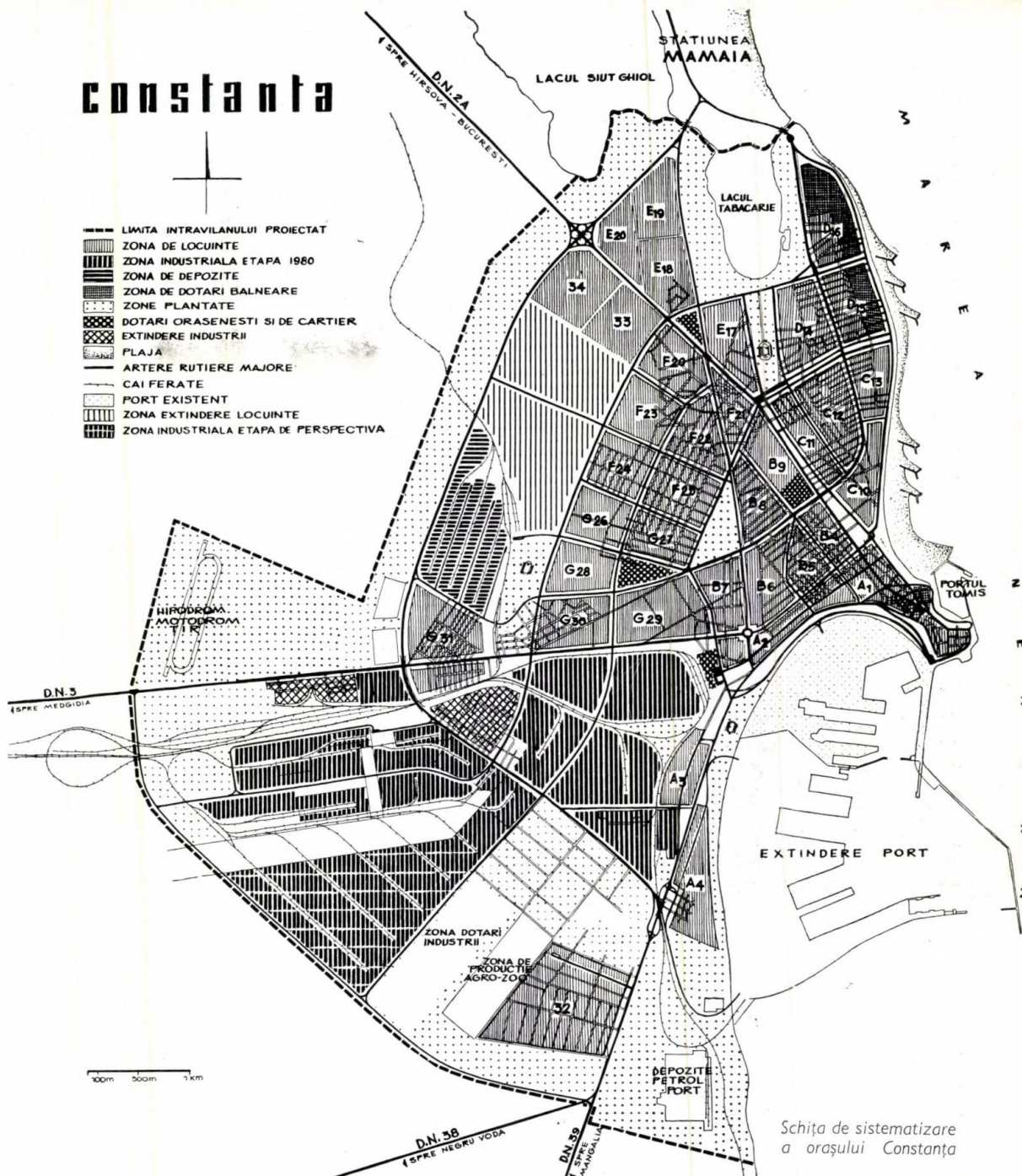
— sistematizări de sate și centre civice.

În activitatea de sistematizare se urmărește aprofundarea studiului terenului și cunoașterea principalelor elemente de dezvoltare tehnico-economică a localităților, printr-o strânsă legătură atât cu organele centrale de avizare și îndrumare, cât și printr-o largă consultare cu organele locale de stat și de partid.

Colectivul de proiectanți a ținut seama, în munca sa de sistematizare, de condițiile locale, urmărind, în același timp, menținerea specificului fiecărei localități. De asemenea, colectivul a căutat să asigure o dezvoltare armonioasă diferitelor funcțiuni ale localităților.

Primele roade ale acestei activități de sistematizare încep să se arate în toate orașele regiunii, prin realizarea unor noi ansambluri de locuințe, construcții social-culturale și industriale, putându-se întrezări principalele linii de dezvoltare a localităților.

constanța



Schița de sistematizare a orașului Constanța

SCHIȚA DE SISTEMATIZARE A ORAȘULUI CONSTANȚA

Autori: arhitecții Corneliu Dan, Ștefan Ionescu, Doina Poenaru

Orașul Constanța participă, prin funcțiunile sale diverse și în același timp majore, cu o importantă pondere la dezvoltarea economică și social-culturală a țării. Deoarece orașul conținea multe din deficiențele urbanistice, specifice epocilor în care s-a constituit, s-a pus problema sistematizării lui pe baze noi, contemporane.

Încă din antichitate, orașul a jucat un important rol economic, în cadrul schimburilor comerciale dintre cetățile grecești.

Dezvoltarea în timp, peste vechiul oraș Tomis, s-a făcut tentacular, pe cele trei artere de penetrație rutieră, din direcțiile Hirsova (București), Medgidia și Mangalia, orașul fiind totodată fărâmițat prin existența rețelei feroviare, a zonelor de deservire și a industriilor dispersate și neorganizate.

Funcțiunile de bază ale orașului și perspectivele sale de dezvoltare decurg din poziția sa geografică (port și oraș de litoral), din importanța

sa economică (oraș de subordonare republicană cu industrii importante) și din importanța sa administrativă (reședință de regiune).

Intravilanul orașului existent este de 3 750 ha. Schița de sistematizare propune ca prin mărirea perimetrului și prin extinderea zonelor industriale și de depozite acest teritoriu să ajungă în viitor la 4 400 ha.

Orașul are în prezent cca. 120 000 locuitori.

În 1963, populația activă de bază era de 28%, iar cea de deservire de 18,1%. Pentru viitor se prevede pentru populația activă de bază o creștere pînă la 37%, iar pentru cea de deservire pînă la 22%.

Schița de sistematizare întocmită a urmărit dezvoltarea cît mai judicioasă a orașului, în lumina principiilor moderne urbanistice, prin îmbinarea cît mai armonioasă a funcțiunilor de muncă, de odihnă, de agrement și cultură, precum și prin punerea în valoare a elementelor naturale.

De asemenea, la întocmirea acestei schițe s-a ținut seama și de o serie de elemente complexe: specificul local, determinat de condițiile naturale; extinderile portuare preconizate a fi realizate în prima etapă; funcțiunea de centru turistic-balnear; funcțiunea de coordonator al complexului de stațiuni de pe litoral, corelată cu existența unui surplus de populație sezonieră; cerințele mereu crescînde ale traficului rutier de pe litoral; valorificarea importanțelor vestigii arheologice.

Schița de sistematizare delimitează clar zonele de locuit și de industrie: în partea de nord a orașului, zona de locuințe cu toate elementele legate direct de ea (dotări orășenești și de cartier, dotări balneare, plantații, plaje); la sud, despărțită prin artera de penetrație din vest (Medgidia) și calea ferată paralelă, se află zona industrială și portuară.

O problemă importantă a constituit-o rezolvarea circulației în cele două zone, precum și legătura rutieră dintre ele. În acest sens, au fost create legături interioare directe care asigură traficul turistic, precum și o rocadă exterioră care leagă cele două zone pe direcția nord-sud.

Organizarea zonei de locuit s-a făcut pe unități urbanistice. Ea a fost împărțită în 7 cartiere și 35 de microraiioane. Separarea de zona industrială, depozite și port s-a propus a fi rezolvată prin zone verzi, în funcție de gradul de nocivitate, și prin elemente naturale, faleze etc. La rîndul lor, cartierele sînt separate prin artere de circulație intensă — inele de rocadă — și artere care leagă zonele de interes orășenesc. Microraiioanele au fost grupate în cadrul cartierelor în grupe de 3—6 unități, dispuse astfel încît să se poată asigura razele admisibile de folosință a dotărilor.

Zona de locuințe existentă în sudul orașului s-a prevăzut a fi restrînsă, păstrîndu-i-se caracterul semi-rural; densitatea va fi însă crescută prin reorganizarea loturilor, ajungîndu-se la o suprafață de 30 ha, față de 130 ha ocupate în prezent.

La dezvoltarea zonei industriale s-a ținut seama de extinderea portului în afara limitelor actuale, precum și de viitoarele lucrări de modernizare și completare ale instalațiilor. Față de



Bloc din ansamblul de locuințe «Gara veche — gara nouă»

aquatoriul actual, noul aquatoriu va avea o suprafață de aproape patru ori mai mare.

Pe de altă parte, s-a căutat ca în zona industrială propriu-zisă întreprinderile să fie grupate, indiferent de caracterul lor (local, regional sau republican), într-o zonă specială, a cărei orientare, întindere, organizare să prezinte avantaje maxime. Dezvoltarea industriei este prevăzută în zona de sud-sud-vest, denumită «zona industrială Palas», zonă studiată și în faza de detaliu de sistematizare. Această zonă, deservită optim cu căi de acces rutiere și cu cale ferată, beneficiază de legături directe și cu portul. Prin crearea centralei termoelectrice de zonă, vor fi asigurate utilitățile corespunzătoare, precum și condițiile optime pentru furnizarea energiei termice și pentru oraș.

În ceea ce privește unitățile de depozitare și antrepozitele, precum și gara de mărfuri, s-a prevăzut a fi dispuse pe latura de vest a orașului, în vecinătatea haltei Traian. Totodată, prin dezafectarea depozitelor necorespunzătoare și dispersate și a gării actuale de mărfuri din interiorul orașului, se redau zonei de locuit teritorii apte de construit.

Prin schița de sistematizare a fost delimitată în partea de nord-est a orașului și zona pentru dezvoltarea complexelor de odihnă și a dotărilor balneare. Pentru aceasta s-a prevăzut consolidarea falezei de est a orașului ce se leagă de stațiunea Mamaia, precum și mărirea plajelor

actuale, care pot ajunge la o suprafață de 56 ha.

Dat fiind caracterul cu totul deosebit al orașului, crearea spațiilor plantate și amenajările sportive au impus o analiză serioasă în studiul de sistematizare.

Plantațiile sînt reclamate deopotrivă de asprimea climei, de necesitățile de apărare împotriva nocivităților venite din zona industrială, de considerentele tehnice pentru fixarea terenurilor și a taluzurilor la faleze, de crearea unei ambianțe potrivite vestigiilor arheologice și de realizarea unui aspect cît mai fumos al orașului. Problema se pune sub dublu aspect: al plantațiilor exterioare orașului (în extravilan) și al celor din cuprinsul orașului.

Față de deficiența actuală a spațiilor plantate, prevederile schiței preconizează zone împădurite de cca. 2 000 ha, considerînd 1 ha/100 locuitori, și cca. 1 000 ha păduri-parc, considerînd 5 ha/1 000 locuitori, în care se vor îngloba și spațiile existente din intravilan.

În intravilanul orașului spațiile verzi existente sînt foarte reduse, însumînd o suprafață de 34 ha. Față de prevederile schiței este necesar a se ajunge la o suprafață de 240 ha spații verzi în anul 1980. În cadrul schiței, spațiile verzi de folosință generală au fost studiate astfel încît să fie distribuite cît mai uniform, urmărindu-se o pătrundere a lor din exterior, ținînd seama de situația actuală și de posibilitățile de realizare.

Vecinătatea imediată a lacului Tăbăcărie (spre nord) facilitează amenajarea unui mare parc de cultură, odihnă și sport cu o suprafață de 88 ha, care va permite realizarea de plantații masive, de dotări culturale, de locuri de agrement etc. Amenajările se vor continua în interior cu amenajările parcului stadionului « I Mai », iar plantația va pătrunde pe esplanada bd. Tomis pînă în zona centrală a orașului.

Pentru zona din sudul orașului, actualmente lipsită total de spații verzi, au fost preconizate lucrări de înverzire a falezei, precum și legarea ei de o nouă bază sportivă.

Dacă majoritatea monumentelor de arhitectură nu prezintă un interes prea mare, în schimb monumentele de arheologie sînt de un interes special. Vechiul Tomis, precum și complexul vechilor așezări cu urme de civilizații suprapuse,

existente pe tot teritoriul regiunii și al litoralului, constituie vestigii valoroase. Schița de sistematizare a ținut seamă de aceste elemente, făcînd rezervații de zone și coordonînd lucrările de cercetare cu dezvoltarea noilor ansambluri de construcții.

Natura și importanța funcțiunilor multiple ale orașului, legate de stațiunile litoralului, de localitățile principale ale regiunii Dobrogea, de restul țării, de activitatea portuară și industrială, au impus în cadrul schiței de sistematizare o analiză deosebită a rețelilor de circulație rutieră și feroviară. Ca urmare, a fost necesară o determinare cît mai fluentă și judicioasă a arterelor de penetrație, a arterelor de descărcare inelare, precum și crearea unei artere de descărcare de la nord spre sud, toate acestea legate desigur de unitățile urbanistice de locuințe.

Organizarea circulației feroviare a fost în bună parte rezolvată prin construirea gării noi de călători, soluție care a avut drept consecință și deservirea zonei industriale și dezvoltarea și sistematizarea stației Palas. Prin prevederea de pasaje denivelate la intersecția cu rețelele rutiere, a fost urmărită asigurarea securității circulației.

În cadrul schiței a fost cuprinsă și organizarea stației feroviare de mărfuri, care prin noul amplasament, legat direct cu zona de depozite, eliberează zona centrală a orașului.

Traficul aerian local și internațional care înterează orașul, deși influențează mai puțin desfășurarea sistematizării, a fost de asemenea examinat în proiect propunîndu-se posibilitățile de rezolvare a lui.

Schița mai cuprinde și problemele ridicate de echiparea tehnico-edilitară a orașului la capacitățile preliminate în viitor.

Blocuri de locuințe din ansamblul «Gara veche — gara nouă»



DETAIUL DE SISTEMATIZARE A ZONEI BD. TOMIS-CONSTANȚA

Autori: arhitecții Ion Răducanu, Șerban Ma-
nolescu, Dan Rusovan, Emilia Crăciun

Amplasarea noilor ansambluri de clădiri de locuit în cadrul orașului se face pe principiul unităților urbanistice complexe.

Printre primele ansambluri realizate a fost ansamblul de locuințe din zona «Gara nouă-gara veche», care conturează cornișa sudică a orașului, între fosta gară și gara nouă.

Paralel cu realizarea acestui ansamblu, s-a trecut la elaborarea unor studii de sistematizare, de-a lungul bd. Tomis, principala arteră de penetrație a orașului.

Condițiile obiective existente — mari suprafețe de teren care permiteau, prin dezafectări minime, atacarea imediată a lucrărilor — au permis elaborarea unui prim detaliu de sistematizare pe bd. Tomis, de o parte și de alta a acestuia.

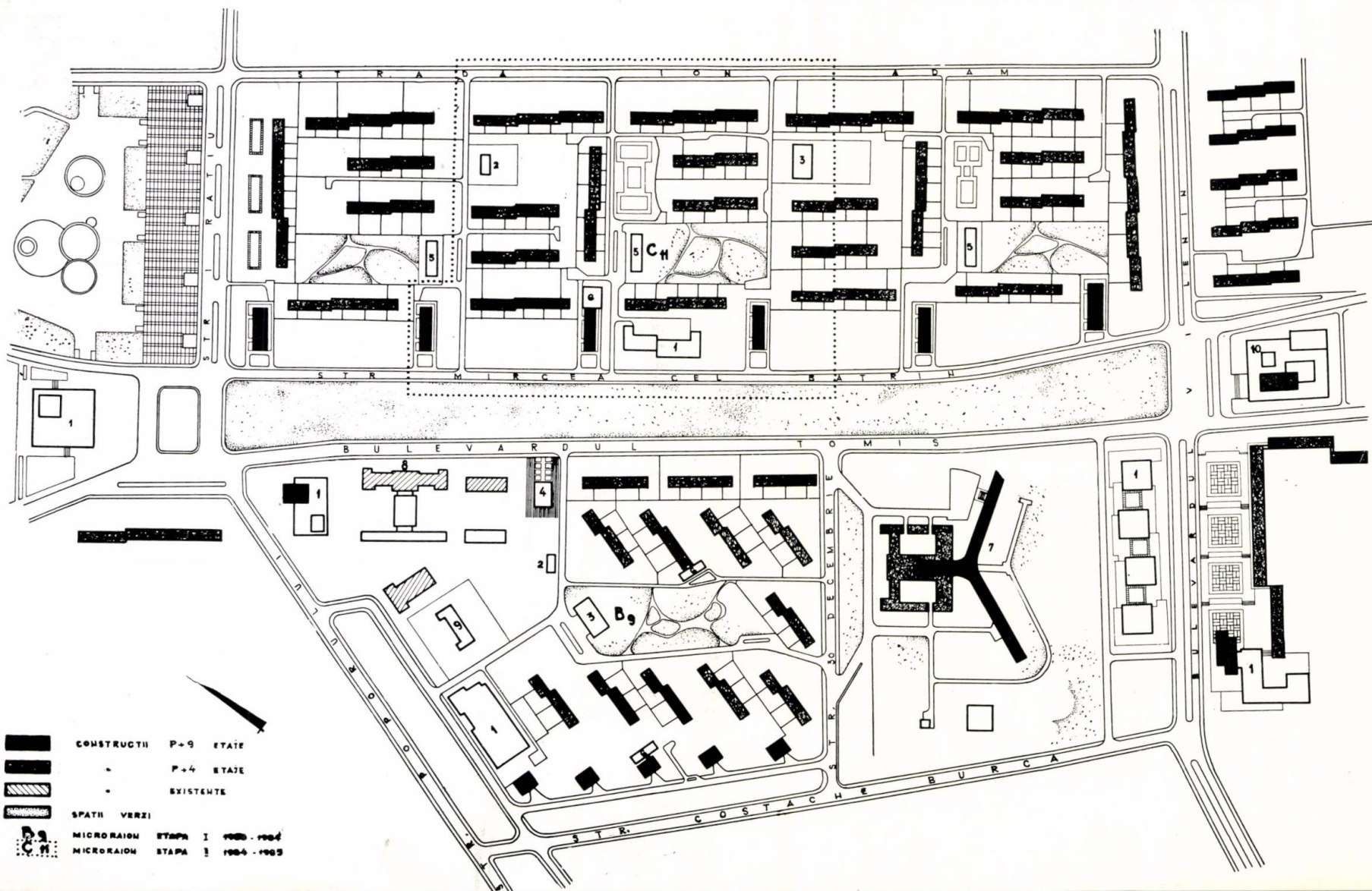
Zona luată în studiu cuprinde două micro-raioane (B 9 și C 11), delimitate la sud de bd. V. I. Lenin (legătura orașului cu stațiunea Mamaia), iar la nord — de viitoarea piață a stadionului actual al orașului.

Bd. Tomis-Constanța — Desfășurare

Str. Mircea cel Bătrîn-Constanța — Desfășurare

Detaliul de sistematizare a zonei bd. Tomis — Etapele I-a și a II-a

1. Complex comercial — 2. Dispensar — 3. Creșă și grădiniță — 4. Cinematograf
5. Garaje — 6. Centrală termică — 7. Spital cu 1000 de paturi — 8. Centru școlar profesional — 9. Școală cu 16 săli de clasă — 10. Clădire administrativă



În întreaga zonă se vor putea realiza cca. 4 000 apartamente și dotările aferente.

Realizarea detaliului de sistematizare a fost eşalonată în trei etape.

În etapa I (1963—1964), în microraioul B 9, situat pe latura de vest a bd. Tomis, s-a construit un număr de 980 apartamente, cu o suprafață locuibilă de 30 000 m². Toate blocurile de locuit sînt date în folosință.

În etapa a II-a (1964—1965), urmează să se realizeze microraioul C 11 care este în curs de execuție. Situat la est de bd. Tomis, el va cuprinde 1 200 apartamente, cu o suprafață locuibilă de 36 400 m².

Etapa a III-a, fiind legată de un procent ridicat de demolări, se va realiza în viitor.

Necesitatea construirii în etapa 1965—1966 de noi clădiri de locuit a făcut ca studiile de sistematizare să fie extinse. Astfel, s-a elaborat un detaliu de sistematizare pentru întreg microraioul E 17 (cu cca. 3 200 apartamente), care va cuprinde teritoriul dintre piața stadionului și inelul II de circulație, în partea de nord-est a bd. Tomis.

Eşalonarea lucrărilor s-a făcut în două etape: etapa I-a (1965—1966) și etapa a II-a, etapa de perspectivă.

Pentru a se asigura realizarea construcțiilor de locuit în etapa 1966—1969 s-a elaborat, în faza de detaliu, sistematizarea zonei cuprinse între inelul II, inelul III, bd. Tomis și lacul Tăbăcărie.

În zona studiată sînt incluse trei microraiioane (E 18, E 19 și E 20) în care vor fi realizate cca. 8 000 apartamente.

Extinderea studiilor de sistematizare în partea de nord a orașului, volumul de locuințe ce se va executa într-un viitor apropiat, au impus necesitatea elaborării unui studiu pentru centrul de cartier, amplasat la limita inelului II.

Față de prevederile schiței de sistematizare a orașului și de necesitatea unui volum mare de locuințe, în paralel cu studiile de sistematizare enunțate mai sus, s-a urmărit elaborarea de detalii de sistematizare și în alte zone din oraș. Au fost atacate în special cele legate de deservirea imediată a zonei industriale și de extinderea portului Constanța.

Detaliul de sistematizare a zonei bd. Tomis—etapele I-a și a II-a.

Detaliul de sistematizare bd. Tomis, etapele I-a și a II-a, a asigurat elaborarea proiectelor de investiție pentru anii 1963—1965.

Zona studiată, în suprafață de cca. 90 ha, se află în imediata apropiere a zonei centrale a orașului și cuprinde două microraiioane, B 9 și C 11, care, potrivit prevederilor schiței de sistematizare, sînt dispuse de o parte și alta



Vedere aeriană a microraioului B 9

a bd. Tomis, pe porțiunea dintre bd. V. I. Lenin și piața stadionului.

Terenul are o pantă continuă ce coboară către nord.

Un factor principal care a determinat înscrierea zonei în limitele de mai sus a fost existența unei mari rezerve de teren (cu demolări minime), fapt ce a permis atacarea imediată a lucrărilor și totodată posibilitatea unor etapizări judicioase.

La întocmirea detaliului de sistematizare s-au avut în vedere următoarele probleme:

1. Realizarea unui ansamblu arhitectural-urbanistic unitar, prin amplasarea de volume cu p+4 și p+9 etaje, dispuse de o parte și de alta a esplanadei rezultate între bd. Tomis și str. Mircea cel Bătrîn.

Astfel, pe latura de est a esplanadei (microraioul C 11), de-a lungul străzii Mircea cel Bătrîn s-au amplasat perpendicular pe stradă blocuri de locuit cu p+9 etaje. Dispoziția acestor lame, la distanță egală, asigură o desfășurare amplă, la scara reclamată de dimensiunile cadrului.

Între blocurile înalte sînt dispuse alternativ blocuri de locuit cu p+4 etaje, cu contururi diferite în plan. Prin această dispunere alternativă se realizează o serie de alveole ritmate.

Pe bd. Tomis, pe latura de vest a esplanadei (microraioul B 9), datorită prezenței unor dotări de importanță orășenească cu volume diferite, s-au amplasat blocuri cu p+4 etaje; pe latura dinspre str. Costache Burcă, care limitează microraioul spre vest, au fost amplasate 5 blocuri-punct cu p+9 niveluri.

2. Dotarea unităților de locuit cu clădiri social-culturale, comerciale, de deservire și echiparea lor cu instalații tehnico-edilitare. Printre dotările mai importante amintim: complexe comerciale, unități de deservire (U.R.C.M., P.T.T.R., C.E.C. etc.), dispensare, creșe, grădinițe, o școală cu 16 săli de clasă și un cinematograful cu 500 locuri care va deservi și microraiioanele vecine.

De asemenea s-au prevăzut amenajări de spații verzi, spații de joc pentru copii, platforme gospodărești, garaje, parcaje etc.

3. Prelungirea spațiului verde din jurul stadionului spre interiorul orașului prin amenajarea adecvată a esplanadei dintre bd. Tomis și str. Mircea cel Bătrîn, spațiu care va lega piața V. I. Lenin cu piața stadionului. Prin prelungirea străzii Mircea cel Bătrîn pînă la piața stadionului se va realiza și degajarea circulației în perioadele de aglomerare.

4. Mărirea fondului de locuit prin amplasarea în zona studiată a unui nou ansamblu de blocuri de locuit cu p+4 și p+9 etaje.

Pentru blocurile de locuit s-au folosit secțiuni directive.

Ca sistem constructiv, pentru blocurile cu p+4 etaje au fost utilizate ziduri portante transversale și planșee din fîșii cu goluri rotunde, iar pentru blocurile cu p+9 etaje s-a folosit scheletul de rezistență alcătuit din diafragme de

beton armat, executate cu ajutorul cofrajelor glisante.

Alimentarea cu energie termică, atît în etapa I-a cît și în etapa a II-a, se face de la centrale termice.

Prezentăm mai jos bilanțul teritorial și indicii tehnico-economici pentru etapele I-a și a II-a, rezultați din soluția de sistematizare propusă:

Etapa I-a (1963—1964)

1 — aria teritoriului de locuit	8,5 ha	72,6%
2 — aria teritoriului de dotări	1,2 ha	10,3%
3 — aria teritoriului pentru circulație	0,7 ha	6,1%
4 — aria teritoriului de dotări de cartier	0,3 ha	2,5%
5 — aria teritoriului pentru spații plantate	1,0 ha	8,5%
	11,7 ha	100%

Indici tehnico-economici

1 — aria locuibilă	30 000 m ²
2 — densitatea brută a ariei locuibile	2 500 m ² /ha
3 — densitatea netă a ariei locuibile	3 550 m ² /ha

Etapa a II-a (1964—1965)

1 — aria teritoriului de locuit	8,9 ha	71,2%
2 — aria teritoriului de dotări	1,2 ha	9,6%
3 — aria teritoriului pentru circulație	0,6 ha	4,8%
4 — aria teritoriului pentru spații plantate	1,8 ha	14,4%
	12,5 ha	100%

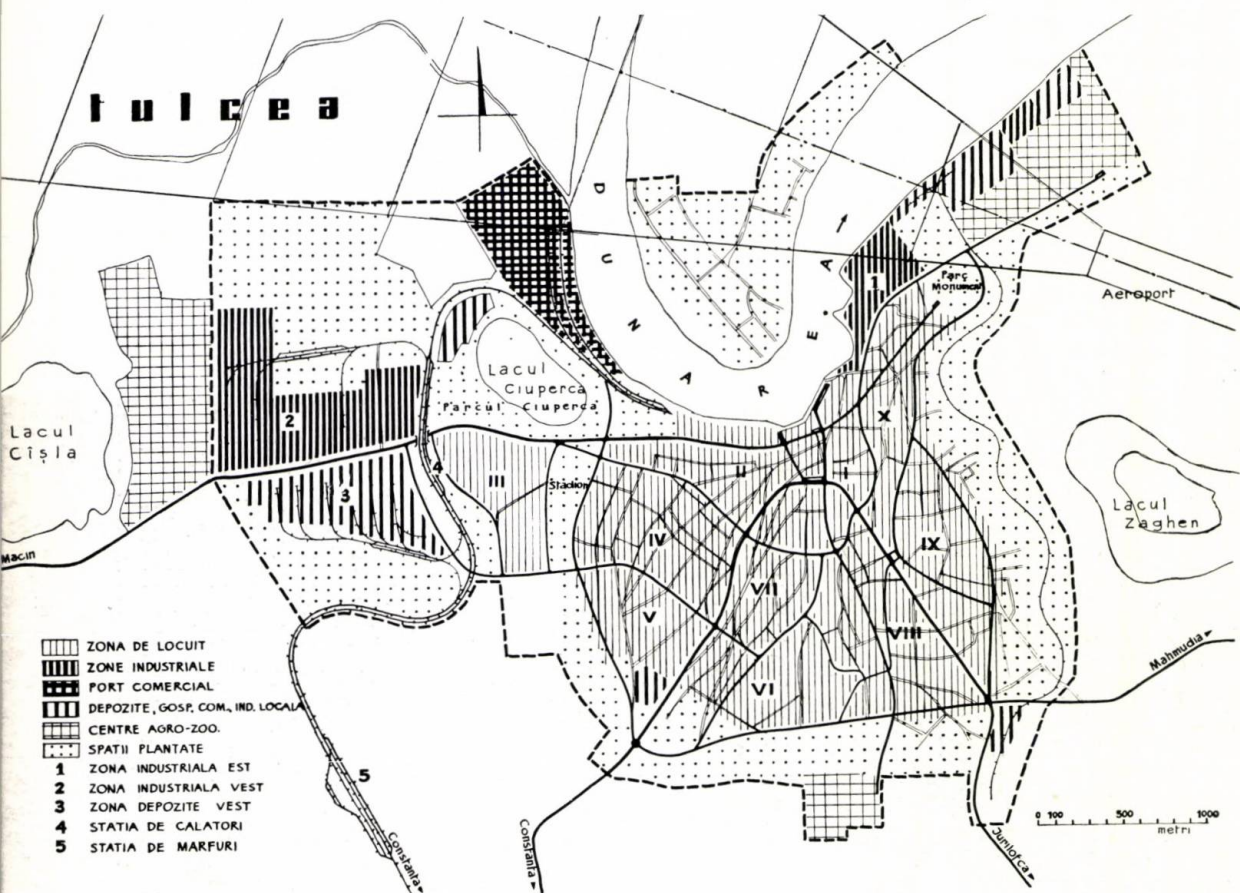
Indici tehnico-economici

1 — aria locuibilă	36 400 m ²
2 — densitatea brută a ariei locuibile	2 910 m ² /ha
3 — densitatea netă a ariei locuibile	4 100 m ² /ha

SCHIȚA DE SISTEMATIZARE A ORAȘULUI TULCEA

Autori: arhitecții Dan Corneliu, Dumitru Poenaru

Planul de sistematizare a orașului Tulcea



Orașul Tulcea, reședința raionului cu același nume, este principalul centru cultural-administrativ din partea de nord a Dobrogei. El este de asemenea un centru industrial (prelucrarea stufului, a resurselor piscicole, construcții și reparații de nave), precum și un important nod de căi de comunicații rutiere, feroviare, fluvial-maritime și aeriene.

În schița de sistematizare întocmită se preconizează dezvoltarea în continuare a funcțiilor actuale ale orașului, prin înființarea unor noi unități industriale pentru valorificarea superioară a resurselor naturale din Delta Dunării, prin dezvoltarea portului comercial și a aeroportului, prin construirea a numeroase obiective social-culturale și prin intensificarea activităților în direcția dezvoltării turismului.

Orașul are în prezent o populație de cca. 35 000 locuitori, în viitor, ca urmare a dezvoltării economice, fiind prevăzută a crește.

Ritmul construcțiilor de locuit este în prezent de 200—250 apartamente anual, preliminarându-se pentru sfârșitul perioadei de perspectivă la cca. 600 apartamente anual.

În ceea ce privește zonificarea orașului, propusă în schița de sistematizare, ea a fost stabilită ținându-se seama de posibilitățile de dezvoltare a diferitelor zone funcționale și de condițiile specifice de relief și climă. Astfel, zona industrială din partea de est a orașului cuprinde o serie de unități existente și nu are posibilități de dezvoltare în viitor. Pentru unitățile industriale ce se preconizează, s-a impus înființarea unei noi zone industriale în partea de vest a orașului, care va cuprinde, printre altele, două industrii mari: Fabrica de celuloză din stuf cu o capacitate de 100 000 t/an și Combinatul de industrializare a lemnului

cu o capacitate de 15 000 garnituri mobilă/an, plus furnire exotice.

Portul comercial va fi restructurat și extins.

Unitățile de depozitare ale orașului, în prezent răspindite în teritoriul zonei de locuit și în zona portului comercial, au fost grupate în vestul orașului, în cadrul unei zone de depozitare.

Zona de locuit, care actualmente cuprinde terenuri nepotrivite pentru construcțiile de locuit (cartierul Tudor Vladimirescu, situat pe malul stîng al Dunării în terenuri inundabile, cartierul Robescu din viitoarea zonă industrială de vest etc.), se propune a se dezvolta numai la sud de Dunăre, pe terenuri corespunzătoare și pe o suprafață mult mai redusă decît cea actuală.

Acest teritoriu va fi organizat în zece unități structurale de tipul microraiionului, cu suprafețe cuprinse între 25—55 ha. Delimitarea acestora s-a făcut ținîndu-se seama de condițiile specifice de relief, de rețeaua de străzi principale — artere de penetrație, care au în general trasee obligate din cauza reliefului cu denivelări pronunțate.

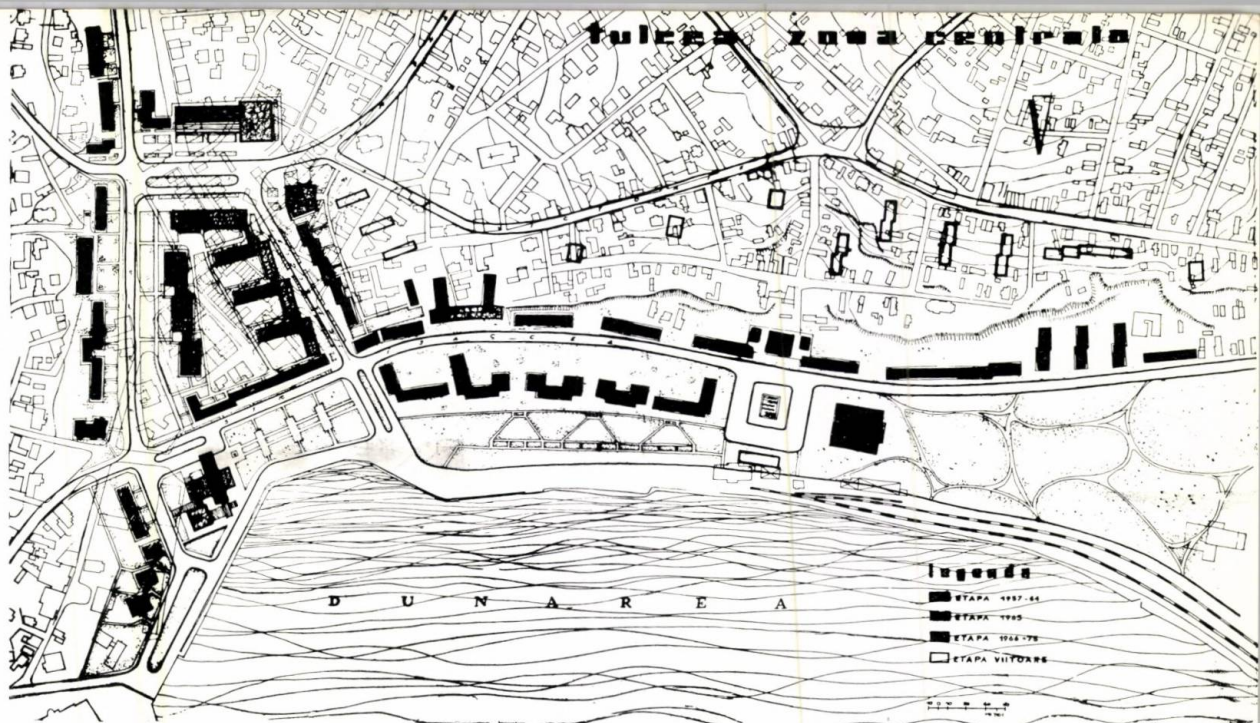
Pentru început, sînt în curs de realizare blocuri de locuit, magazine și alte construcții în zona centrală a orașului, în cadrul microraiionelor I și II. Ansamblurile următoare de locuințe vor fi realizate în microraiioanele III și VI, unde în prezent sînt terenuri libere sau slab construite. Avînd în vedere posibilitățile de fundare și gradul de seismicitate (7), regimul mediu de înălțime a construcțiilor va fi de p+4 etaje.

Zona spațiilor plantate va fi extinsă prin amenajarea grădinilor de microraiion, a parcurilor « Ciuperca » și « Monument » și prin crearea unor spații plantate de protecție. În zona lacului Cîșla se vor face o serie de amenajări pentru odihnă și sporturi nautice.

Elementele principale ale bilanțului teritorial al soluției de sistematizare a orașului sînt următoarele:

	Existent	Propus
1 Total perimetru construit:	543 ha	378 ha
din care:		
— locuințe, dotări, spații verzi, străzi	525 ha	378 ha
— alte terenuri (depozite, terenuri agricole etc.)	18 ha	—
2 Total intravilan	839 ha	1 213 ha
din care:		
— industrii, depozite, port, zone verzi, ape etc.	296 ha	835 ha
3 Total extravilan	16 890 ha	16 900 ha
Total teritoriu administrativ	17 729 ha	18 113 ha

În schița de sistematizare au mai fost stabilite dotările social-culturale și comerciale pe bază de rețea, conform studiilor întocmite de secțiunile Sfatului Popular Regional, avizate de forurile centrale.



Planul de sistematizare a zonei centrale a orașului Tulcea

DETALIUL DE SISTEMATIZARE A ZONEI CENTRALE DIN TULCEA

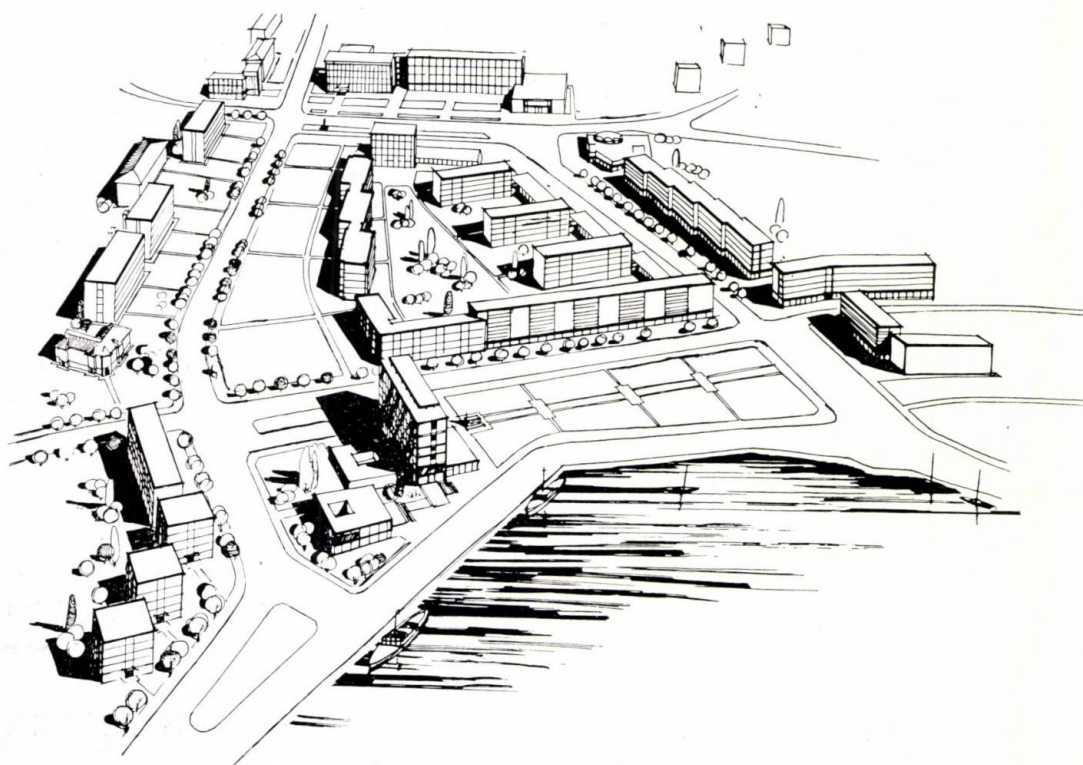
Autori: arhitecții Corneliu Dan, Lutfi Sefchi

În vederea asigurării unui fond suficient de locuințe în orașul Tulcea, s-a întocmit detaliul de sistematizare care cuprinde zona centrală a orașului și arterele principale de-a lungul cheiului Dunării. Prin amplasamentele propuse s-a căutat să se realizeze un front unitar arhitectural-urbanistic, avînd în vedere specificul de teren al localității.

Orientarea spre nord a întregii faleze, ce se desfășoară pe o lungime de 1,3 km, a impus alegerea secțiunilor cu dublă orientare pentru majoritatea blocurilor de locuit. Începînd din anul 1957 și pînă în prezent s-au executat 1 098 apartamente, din care cea mai mare parte pe frontul principal al falezei, strada Isaccea și strada Gării.

Blocuri noi de locuințe cu magazine în zona centrală a orașului Tulcea





Zona centrală a orașului Tulcea — Perspectivă

Detaliul de sistematizare a zonei centrale a fost studiat ținându-se seamă de arterele principale existente și de păstrarea caracterului comercial al acestei zone, unde se va amplasa și un centru politico-administrativ. Tot în această zonă s-au prevăzut a se realiza în continuare 540 apartamente, dintre care 100 apartamente cu posibilități de realizare în 1965. Realizarea restului de apartamente, impunând demolări mai accentuate, nu va putea fi posibilă decât după efectuarea acestora.

Detaliul cuprinde în cadrul pieței nou create și următoarele dotări: sediul raional P.M.R., oficiul P.T.T.R., o clădire administrativă pentru 400 salariați, spații comerciale cu o suprafață de cca. 4 100 m², unități de deservire meșteșugărească cu o suprafață de cca. 850 m².

Pe faleză s-a prevăzut amplasarea unui hotel turistic cu o capacitate de 220 de paturi. În partea de vest a zonei centrale a fost construită Casa de cultură cu sală de spectacole de 800 locuri. Tot în această parte, au fost realizate o serie de spații comerciale în suprafață de cca. 6 200 m², legate de noile construcții de pe str. Isaccea.

Suprafața totală a zonei detaliului studiat este de 15 ha.

În afară de detaliul zonei centrale s-au întocmit detalii pentru zona de sud a orașului și este în curs de elaborare un detaliu pentru zona de vest, detalii care să dea posibilitatea realizării de noi investiții de locuințe și dotări.

SCHIȚA DE SISTEMATIZARE A ORAȘULUI MANGALIA

Autori: arhitecții Ion Grigorescu, Petre Căliman

Luînd în considerare așezarea deosebită în cadrul litoralului, precum și funcțiunile importante ale orașului, schița de sistematizare a prevăzut dezvoltarea Mangaliei pe mai multe direcții:

- stațiune balneo-climaterică și centru clinic-sanatorial;
- centru de producție agrozootehnică și agroindustrială;
- punct turistic și arheologic.

În schiță s-a luat în calcul cifra populației stabile de 12 000 locuitori în prezent, iar pentru viitor, populația stabilită în cifrele de plan.

Teritoriul destinat dezvoltării orașului însușește cca. 207 ha și cuprinde: zona de locuit, zona sanatorială, zona case de odihnă, spații verzi, zonă de depozitare și spații de circulații.

Zona de locuit a fost organizată în cinci micro-raioane.

Microraioul nr. 1 este microraioul central al orașului, în prezent ocupat în proporție de 40% cu construcții p+2, p+3 niveluri, cuprin-

zînd totodată și centrul comercial principal. Suprafața totală este de cca. 41,50 ha.

Pentru viitor se propune menținerea regimului de construcții la p+2, p+3 niveluri.

Microraioul nr. 2 se află la sud de primul și are o suprafață totală de cca. 28,50 ha.

Datorită construcțiilor noi existente cu p+4 etaje, se propune menținerea acestui regim prin alternare cu accente p+6, p+7 niveluri.

Microraioul nr. 3, situat la vest de microraioul nr. 2, are o suprafață de cca. 22 ha și păstrează același regim de construcții p+4 niveluri.

Microraioul nr. 4 (cartierul Drum Nou) are un caracter rural, cuprinzînd majoritatea locuințelor colectivităților din oraș, fapt care a impus păstrarea lui, admițîndu-se construcții parter pe loturi de cca. 500—600 m², cu o lățime de fațadă de 14—20 m. Microraioul este în suprafață de 64,5 ha.

Microraioul nr. 5 este situat în partea de nord-est a orașului și totalizează o suprafață brută de 23,50 ha.

În acest microraiou se propune realizarea de construcții cu p+2, p+3, și p+4 niveluri.

Zona sanatorială. În partea de nord-est a orașului se prevede reorganizarea, în cadrul aceleiași incinte, a zonei sanatoriale pentru terapia tuberculozei osoase.

Sanatoriul balneo-climateric, situat în partea centrală a orașului, se prevede a fi menținut pe amplasamentul actual.

Pentru dezvoltarea obiectivelor sanatoriale de perspectivă au fost propuse amplasamente în partea de sud-est a orașului, în zona viitorului parc.

Zona case de odihnă. Compusă în prezent din 5 blocuri cu o capacitate de 1 500 paturi, zona se va dezvolta în prima etapă în continuarea acestora, în incinta fostei cetăți Calatis. Pentru perspectivă această zonă se prevede a fi extinsă în exterior, în partea de nord-est a orașului.

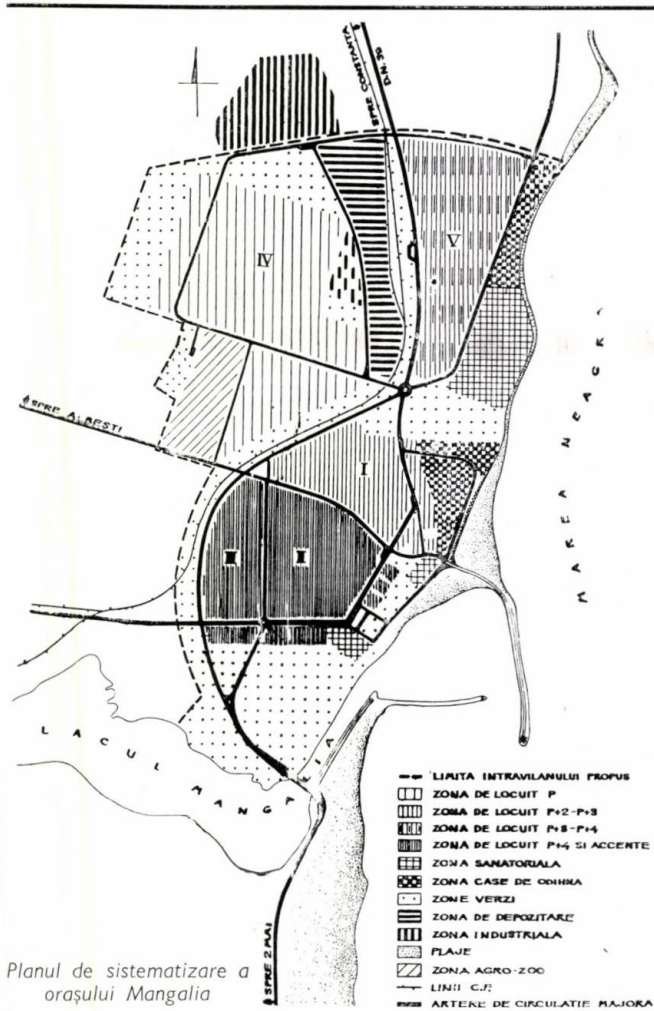
Zona spațiilor verzi. Pe lîngă spațiile verzi organizate pînă în prezent (parcul sta-dionului, zona faleză și moscheea mare), în soluția propusă se mai prevede: organizarea unui parc de cultură și odihnă în partea de sud

a oraşului, cu o suprafaţă de cca. 19 ha ; amenajarea falezei în dreptul portului existent ; două parcuri în microraionul nr. 4 (cartierul Drum Nou) care vor totaliza cca. 12,70 ha.

Zona de depozitare şi de industrie locală. A fost amplasată limitrof staţiei de cale ferată, oferind posibilităţi de racord pentru liniile de garaj şi accese uşoare la arterele principale de circulaţie, fără a trece prin zona de locuit.

Reţeaua de circulaţie majoră. Reţeaua stradală propusă a urmărit obţinerea unei trame clare, care să asigure legături optime între elementele oraşului, precum şi păstrarea străzilor ce au pante şi trasee bine precizate.

Pentru devierea traficului greu din centrul oraşului s-a prevăzut o arteră de rocadă, care să ocolească periferic zona urbană, paralelă cu calea ferată.



Planul de sistematizare a oraşului Mangalia

Bilanţ teritorial

— suprafaţă intravilan existentă	294	ha	— suprafaţă plaje oraş	10	ha
— suprafaţă intravilan propusă	346	ha	— zonă case odihnă	9	ha
— perimetru construit existent	207	ha	— zonă sanatorială	14,3	ha
— perimetru construit propus locuinţe	180	ha	— zone verzi	66,2	ha
— zonă de depozite	13	ha	— zone agrozoo	12	ha
— zonă industria locală	2,5	ha	— circulaţii	39	ha

Repartiţia teritoriului microraionului
pe suprafeţe, număr de niveluri şi densitate locuitori/ha :

Specificaţia	Supraf. totală ha	Supraf. brută zonă locuit ha	Nr. niveluri	Densitate loc/ha		Nr. loc. în 1980
				Netă	Brută	
Microraionul nr. 1	41,50	21,6	p+2	250	165	3 560
Microraionul nr. 2	28,50	25,5	p+3			
			p+4 şi accente	285	190	4 850
Microraionul nr. 3	22,00	22,00	p+4	285	190	4 180
Microraionul nr. 4	64,50	64,5	p	140	65	4 140
Microraionul nr. 5	23,50	23,5	p+3			
			p+4	285	190	4 460



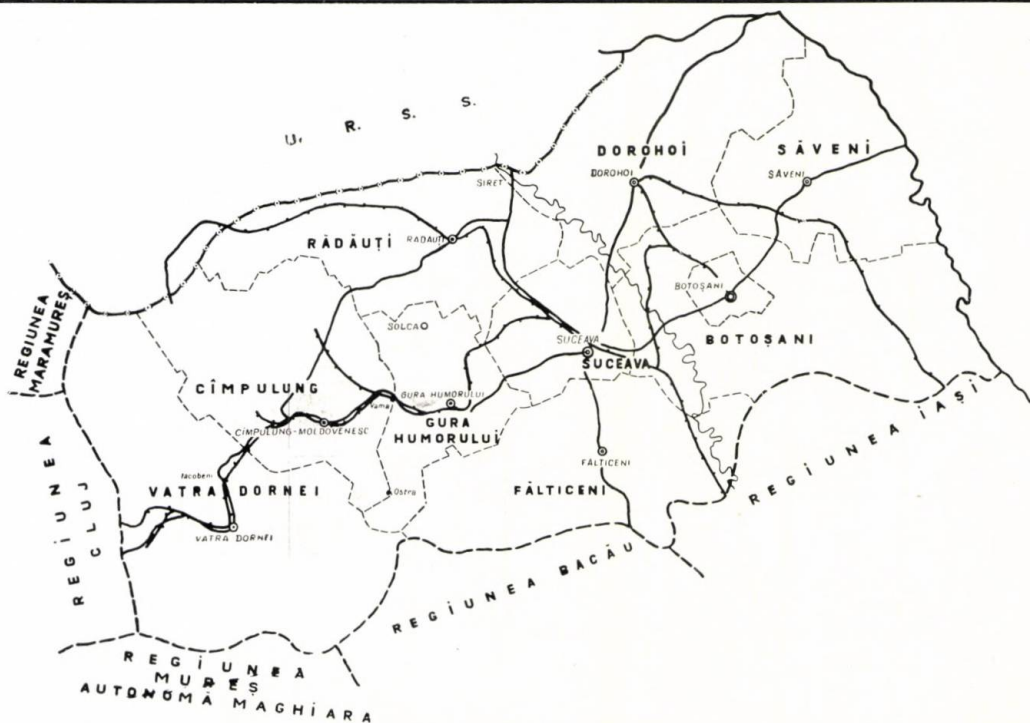
Macheta oraşului Suceava văzută dinspre Parcul «Muncitorul»

Arh. EUSEBIE LATIŞ

Şef de atelier la D.S.A.P.C. — Suceava

ASPECTE ALE ACTIVITĂȚII DE SISTEMATIZARE DIN REGIUNEA SUCEAVA

Regiunea Suceava



Realizarea în regiunea Suceava a unor importante obiective industriale ca de exemplu complexul de prelucrare superioară a lemnului și uzina mecanică din Lunca Sucevei, fabrica de mobilă din Rădăuți, fabrica de lapte praf din Cîmpulung, fabrica de lactoză din Vatra Dornei, uzinele de reparații și uzinele textile din Botoșani, filatura de in și cîneapă din Fălticeni, fabrica de zahăr din Bucecea, dezvoltarea noului centru minier Leșul Ursului-Ostra, pe de o parte, iar pe de altă parte colectivizarea agriculturii au îndreptat spre o treaptă superioară activitatea de proiectare și, în primul rînd, activitatea de sistematizare a întregii regiuni.

Orașul Suceava, străveche capitală a Moldovei, cunoaște în zilele noastre un ritm foarte rapid în realizarea investițiilor, situîndu-se sub acest aspect (avîndu-se în vedere că populația sa nu depășește 30 000 locuitori) printre primele orașe ale țării. Moștenirea unui fond construit de locuit în mare parte necorespunzător, a unei rețele stradale învechite, necorespunzătoare cerințelor circulației actuale, existența în oraș a numeroase și importante monumente istorice, precum și relieful deosebit de variat, au constituit și constituie încă probleme importante pentru toți cei ce lucrează la îndeplinirea vastului program de construcții și în primul rînd pentru proiectanții din D.S.A.P.C.-Suceava.

Prin crearea noilor ansambluri de locuințe, însumînd peste 3 500 de apartamente, s-a intervenit în ultimii ani în mod hotărîtor în sistematizarea orașului. Pe lîngă importantul aport adus îmbunătățirii condițiilor de locuit și a circulației în oraș (efectuîndu-se în primul rînd străpungerea principalei artere de tranzit pe teritoriul orașului), putem afirma că noile unități de locuințe realizate rezolvă bine problemele funcționale și sînt interesante, lipsite de monotonie.

Unitățile de locuințe sînt dispuse succesiv, pornind de la limita cornișei inferioare (care este limita viitorului parc de cultură și odihnă, studiat să cuprindă ambii versanți ai pîrîului

Blocuri noi de locuințe din zona centrală a orașului Suceava





Piața centrală a orașului Suceava — Frontul nordic

Cetății), spre platoul mănăstirii Zamca. Gradația succesivă pe linia curbilor de nivel, folosirea judicioasă a unor deschideri spre elementele valoroase ale naturii înconjurătoare (valea pîrîului Cetății, culmea împădurită cu conifere a Parcului Muncitorul), integrarea și punerea în valoare prin soluțiile urbanistice alese a unor importante monumente istorice (Cetatea de Scaun, biserici), așezarea și asamblarea blocurilor din secțiuni ce permit o corespunzătoare înscriere la teren, găsirea unor trasee de circulație vehiculară și pietonală funcționale, dar în același timp cu direcții care să evidențieze și mai mult pitorescul terenului, au dus în final la obținerea de valoroase ansambluri de locuințe, care, de la prima vedere, nu pot fi confundate cu cele craiovene, brașovene sau gălățene.

Activitatea de sistematizare a D.S.A.P.C.-Suceava s-a extins și asupra celorlalte orașe și centre muncitorești ale regiunii ca: Botoșani, Rădăuți, Cîmpulung, Vatra Dornei, Dorohoi, Fălticeni, Gura Humorului, Ostra etc. în care s-au studiat ansambluri de locuințe moderne cu echiparea edilitară corespunzătoare.

S-au întocmit de asemenea schițe de sistematizare pentru orașele Cîmpulung, Botoșani, Rădăuți, Fălticeni, Siret și studii tehnico-economice pentru sistematizarea altor localități. În

elaborarea acestor lucrări, pornind de la condițiile existente și analizînd datele de perspectivă ale fiecărei localități, s-a urmărit adoptarea unor soluții care să permită o flexibilitate în timp și în spațiu (zonificare, circulații, echipare edilitară etc.). Satisfacerea acestor cerințe a fost determinată și de lipsa, în majoritatea cazurilor, a unor elemente concrete de profil economic de perspectivă al localităților. Astfel, studiile elaborate, deși alcătuite pentru o etapă de 15 ani, nu sînt definitive, practica arătînd că schema urbanistică trebuie să răspundă și la o serie de necunoscute.

În sistematizarea orașelor, de mare ajutor ne este efectuarea studiilor de sistematizare teritorială complexă. În acest sens, la rezolvarea schiței de sistematizare a orașului Botoșani (faza actualizare) s-a folosit studiul raionului — lucrare întocmită în 1963 și avizată de către Consiliul Superior al Agriculturii și C.S.C.A.S., importanța concluziilor unui asemenea studiu depășind raionul. În cazul raionului Botoșani, din analiza forțelor de muncă necesare în perspectivă rezultă un excedent de 41 000 locuitori, excedent ce va trebui absorbit de către alte raioane ale regiunii.

În cele ce urmează, vom analiza mai detaliat cîteva din lucrările mai importante elaborate în atelierele noastre.

Blocuri noi de locuințe din zona centrală a orașului Suceava





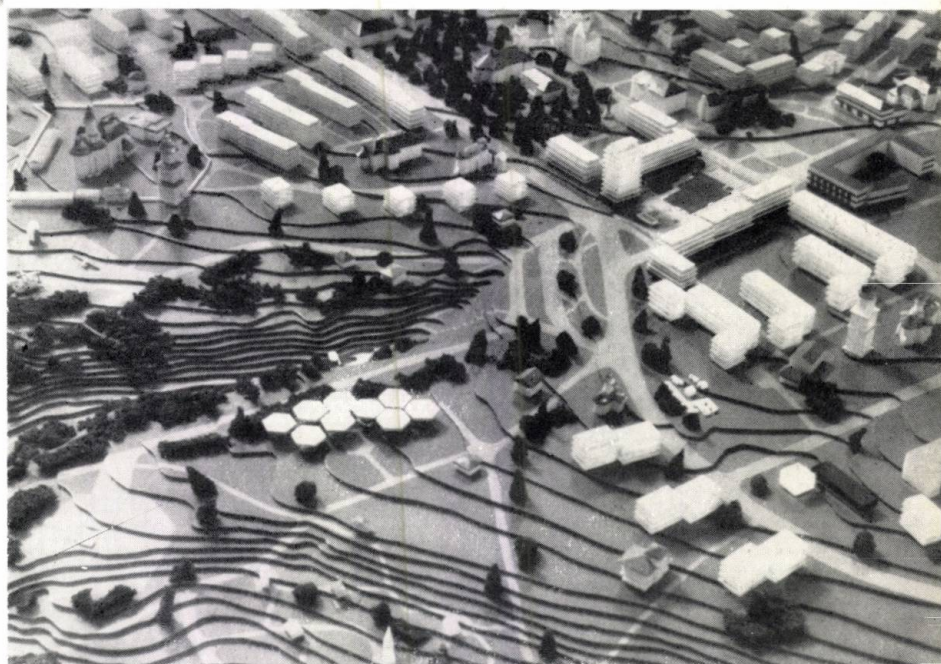
Piața centrală a orașului Suceava — Frontul sudic

DETAIUL DE SISTEMATIZARE CENTRUL 1 - SUCEAVA

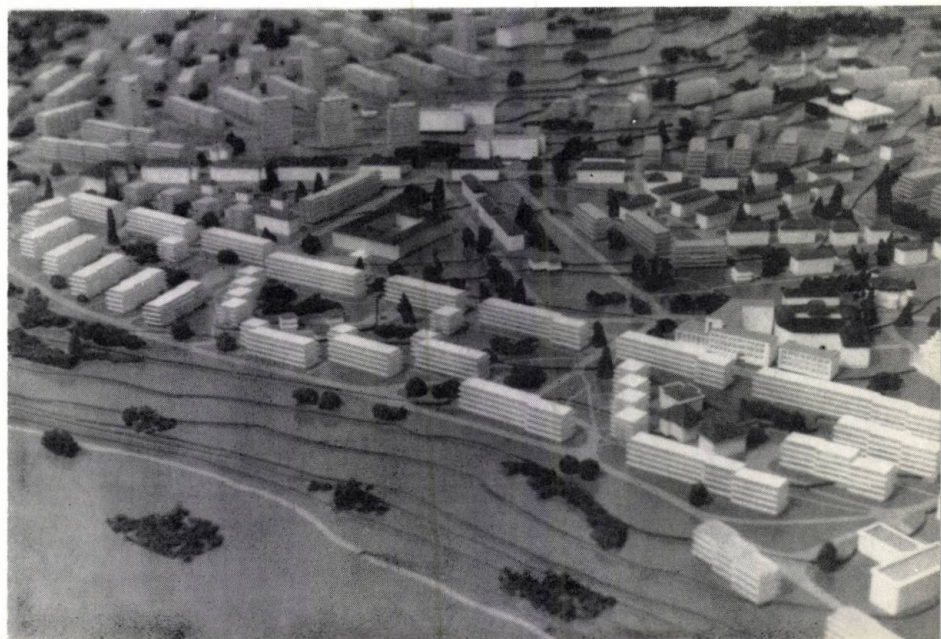
Autor: arh. Eusebie Latiș

Studiat în 1961, ansamblul cuprinde circa 800 apartamente, din care în prima etapă s-au realizat 250 apartamente cu circa 4 000 m² spații comerciale, respectiv piața centrală a orașului. Prin temă se cerea realizarea unui ansamblu în partea de est a orașului, cuprinzând terenul dintre str. Ștefan cel Mare, viitoarea arteră propusă Ana Ipătescu, actualul parc al orașului și str. Petru Rareș. Terenul cuprinde piața centrală, bisericile Sf. Dumitru și Sf. Ioan, precum și rezervația arheologică a vechii curți domnești. Soluția adoptată rezolvă fronturile pieței centrale, deschisă în partea de est spre Parcul de cultură și odihnă al orașului, spre Cetatea de Scaun și pitoreasca Vale a Cetății. În partea de vest, în detaliul de sistematizare se rezervă spațiu pentru o dotare administrativă sau culturală a orașului. Tot pentru o dotare de importanță orășenească se rezervă și terenul din perspectiva străzii Ștefan cel Mare, arteră centrală a orașului, în partea de nord a ansamblului propus. În cadrul ansamblului construit în prima etapă s-a realizat un frumos paviment artistic din straifuri de granit, marmură și piatră de molid — material de regiune (autori: sculptor Olga Porumbaru, pictor Gheorghe Șaru și arh. Horia Constantinescu).

*Macheta orașului Suceava —
Vedere dinspre Cetate*



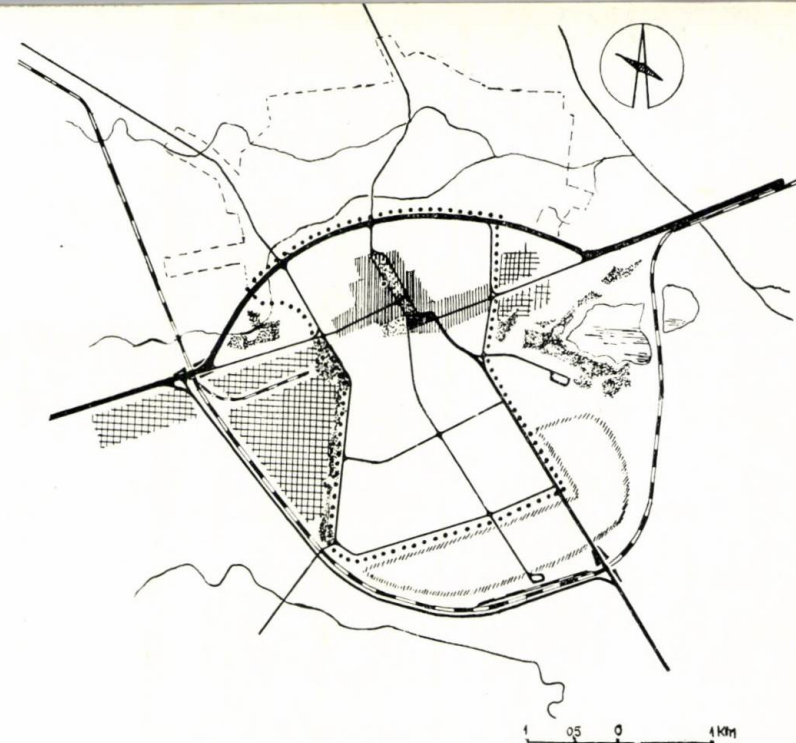
*Ansamblul «Ana Ipătescu» —
Machetă*



ANSAMBLUL DE LOCUINȚE «ANA IPĂTESCU» - SUCEAVA

Autor: arh. Horia Constantinescu

Proiectat în anul 1962, ansamblul cuprinde 1256 apartamente realizate în blocuri p + 4. Întregul teritoriu pe care este amplasat ansamblul se prezintă sub forma unei fîșii lungi de 750 m și înguste de cca. 160 m, situată între cornișa inferioară a orașului și actuala principală arteră de penetrație în oraș. Prin amplasarea lui la marginea orașului, în lungul Văii Cetății, ansamblul a beneficiat de un mare avantaj, folosit din plin de proiectant: asigurarea prin orientare a însoririi și aerării întregului ansamblu, înscriindu-se totodată în mod corespunzător pe curbele de nivel.



ANSAMBLUL DE LOCUINȚE ZONA ARINI - SUCEAVA

Autor: arh. Horia Constantinescu

Studiat pe un teren de formă poligonală, cu pantă continuă (5—7°) și orientare favorabilă, ansamblul cuprinde 1559 apartamente în blocuri p+4 și p+9. În realizarea soluției de sistematizare s-au impus a fi soluționate o serie de probleme importante ca: înscrierea în condițiile de teren (pante, orientare); rezolvarea circulației la intrarea în oraș dinspre București și Vatra Dornei, inclusiv rezolvarea confluenței mai multor artere importante ale orașului; păstrarea, pe cât posibil, a traseelor căilor de comunicație și a acceselor existente, în vederea asigurării coexistenței, în primele etape, a construcțiilor vechi și noi; crearea legăturii cu ansamblurile de locuințe învecinate și cu construcțiile izolate, recent realizate (policlinică, institut pedagogic); păstrarea, pe cât posibil, a frontului de locuit existent; folosirea rațională a teritoriului; prevederea dotărilor și amenajărilor necesare.

ANSAMBLUL DE LOCUINȚE ZONA CENTRALĂ-BOTOȘANI

Autor: cond. arh. Gheorghe Chirea

Ansamblul cuprinde în prima etapă 454 apartamente (în final 827 apartamente) și un complex comercial; eșalonarea investiției a fost dictată de imposibilitatea actuală de restructurare a fondului de locuit existent.

I 2 | 4 5
3 | 6

1 — Ansamblul de locuințe din zona Arini, Suceava — Machetă

2 — Planul de sistematizare a orașului Rădăuți — Propuneri

3 — Ansamblu de locuințe în zona centrală a orașului Botoșani — Plan

1. — Complex comercial — 2. Dispensar cu două circumscripții — 3. Creșă-grădiniță — 4. Teatrul de stat «Mihail Eminescu» — 5. Policlinică — 6. Baia publică — 7. Sfatul popular raional — 8. Clădirea arhivelor statului — 9. Școala tehnică sanitară — 10. Școala elementară

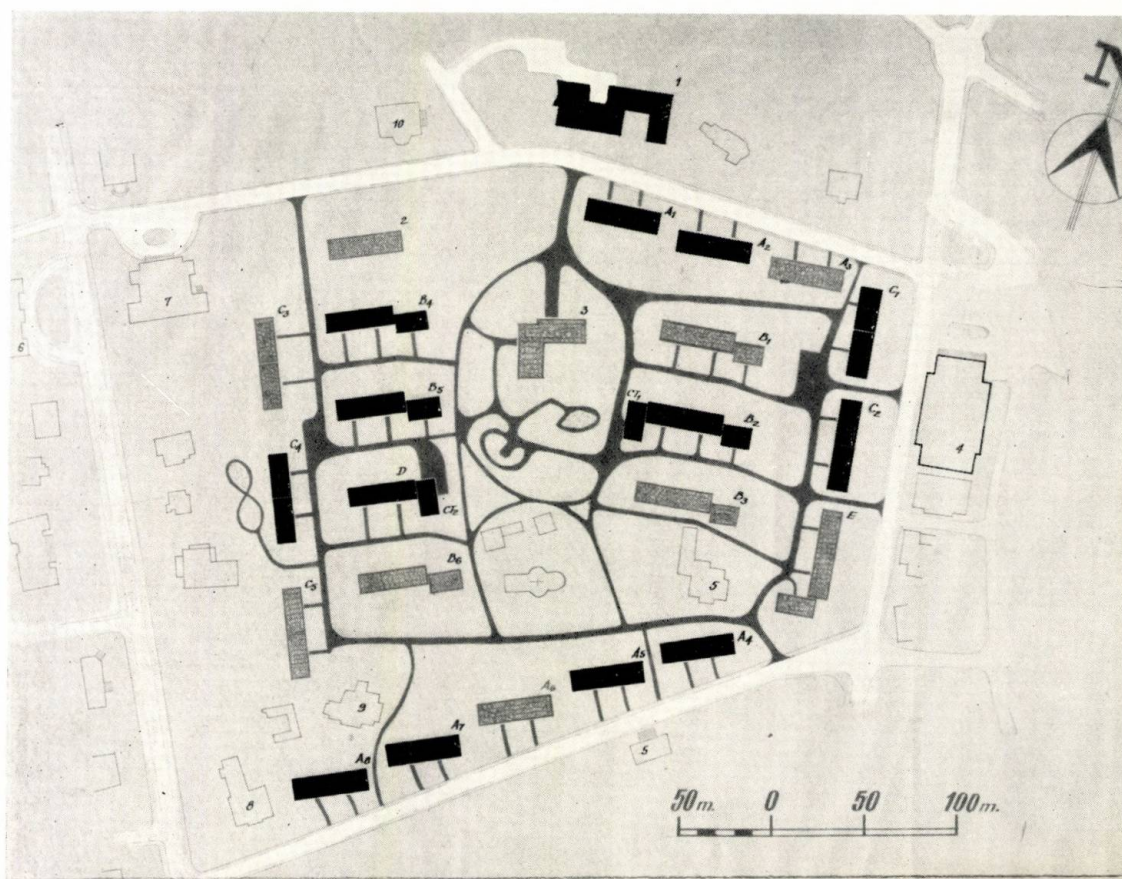
4 — Bloc de locuințe din zona centrală a orașului Botoșani

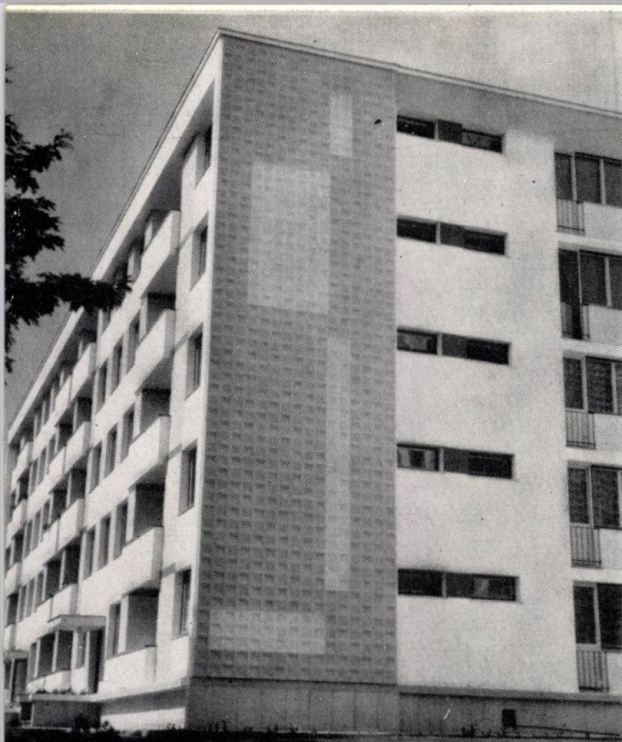
5 — Ansamblu de locuințe în comuna Ostra — Plan

1. Cămin cultural cu 400 de locuri — 2. Complex comercial — 3. Cantină cu 900/3 locuri — 4. Centrală termică — 5. Cămin cu 120 locuri pentru nefamiliști

6 — Vedere din helicotper a orașului Suceava

■ Construcții etapa I (1963-1965) ▨ Construcții etapa după 1966 □ Construcții existente.





SCHIȚA DE SISTEMATIZARE A ORAȘULUI RĂDĂUȚI

Autor: arh. Eusebie Latiș
Colaboratori: inginerii S. Weintraub, M. Melinte

Dintr-o primă fază a studiilor s-au desprins următoarele: condițiile naturale ale acestei localități — amplasată pe un teren aproape orizontal, între apele Suceava și Sucevița — prezintă importanță sub aspect hidrografic: zona de nord, circa 1/3 din oraș, este împinzită la suprafață de ape cu regimuri torențiale, fără posibilitate de canalizare, fapt ce duce la interdicția dezvoltării construcțiilor în această parte; analiza factorilor economici privind în special dezvoltarea unităților industriale existente, crearea altora noi, precum și dezvoltarea sectorului agrozootehnic, arată că există posibilitatea ocupării disponibilului de forță de muncă din oraș și din microregiune; în ceea ce privește populația, se prevede, pe bază de calcul, posibilitatea creșterii ei viitoare, cifrele de plan determinând mărimea viitorului teritoriu de cazare; zona centrală a orașului este traversată de calea ferată și de drumul național.

Soluția adoptată în schița de sistematizare propune: restrângerea perimetrului de construcție în partea de nord și extinderea lui spre sud, asigurând condiții pentru cazarea populației luată în considerare în studiu, cu posibilitate de extindere după anul 1980 chiar pînă la 50—60 000 locuitori; rezolvarea elastică a zonificării orașului, independent de calea ferată, respectiv o rezolvare a principalelor probleme funcționale ale orașului de mîine care să fie



DETALIUL DE SISTEMATIZARE OSTRA

Autori: arhitecții Ion Rizea și Vili Voicovschi

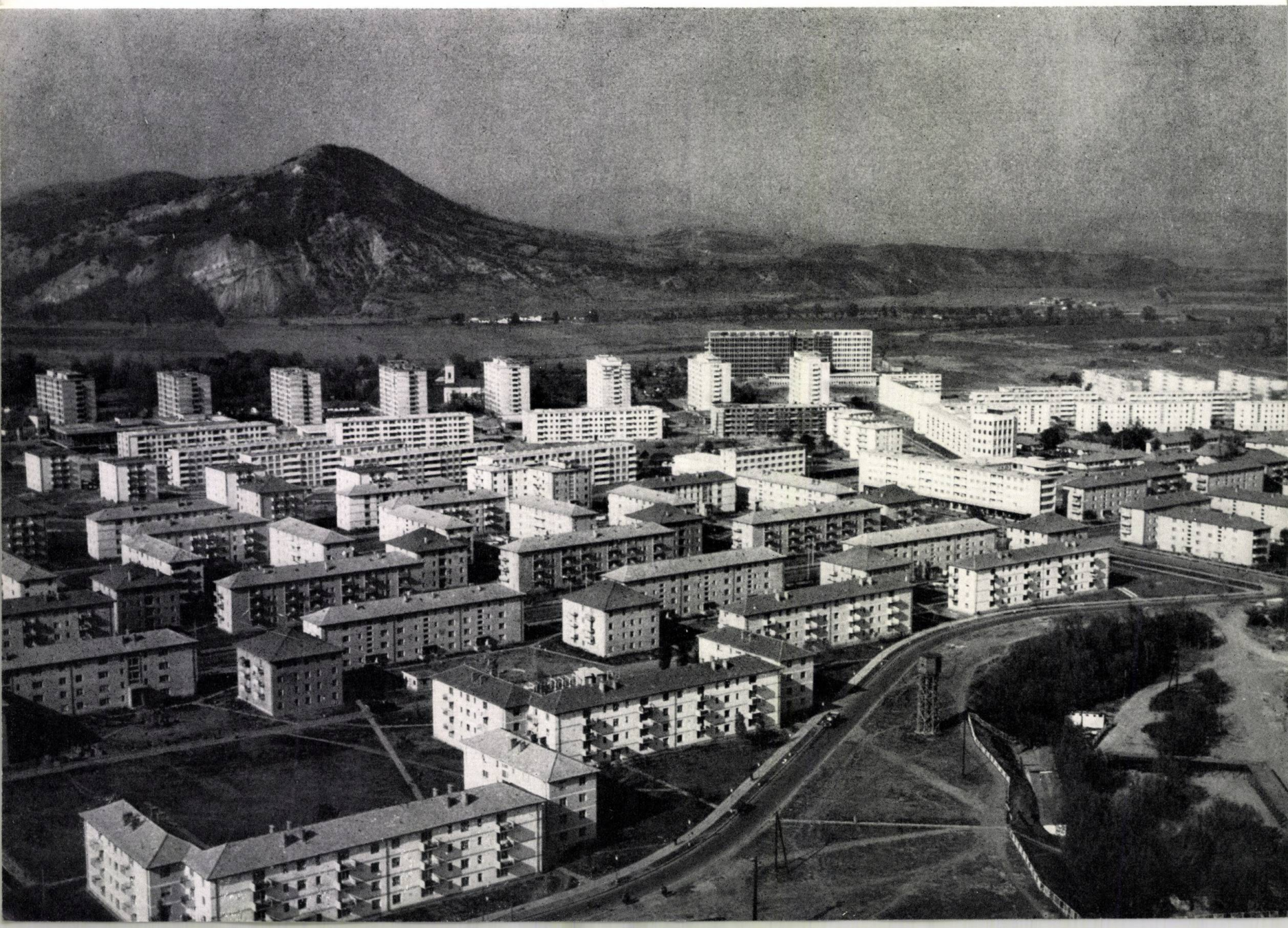
Pentru comuna Ostra, viitor centru muncitoresc, situat în munți la 7 km de exploatarea minieră Tarnița, pe firul apei Ostra, s-a studiat un detaliu de sistematizare cu 316 apartamente. Urmărindu-se cu atenție relieful terenului, cadrul natural al amplasamentului, s-a obținut o unitate de ansamblu cu valoroase calități urbanistice. Dotările sînt grupate în partea de vest a ansamblului, alcătuiind un centru civic care va deservi atît populația comunei (1 100 persoane) cît și pe aceea care va fi cazată în ansamblul propus (circa 1 200 persoane).



Arh. NONA FLORESCU

CREAREA ȘI DEZVOLTAREA UNUI ORAȘ NOU ONEȘTI

Vedere generală a noului oraș Onești





Blocuri noi de locuințe la Onești

În toate sectoarele de activitate, pe întreg teritoriul țării noastre are loc un proces de construcție în ritm susținut, rezultat direct al politicii profund științifice a Partidului Muncitoresc Român.

Evoluția realizărilor de pînă astăzi în acest domeniu este strîns legată de dezvoltarea concepției proiectanților și constructorilor, de permanenta adîncire a procesului de cunoaștere a realității, a creșterii nivelului de cercetare științifică, implicit a posibilităților de determinare tehnico-economică a dezvoltării, pe treptele corespunzătoare etapelor parcurse.

În articolul de față se expun cîteva din problemele ce au stat în fața proiectanților orașului nou Onești, în procesul ascendent al realizării lui.

★

La baza alegerii amplasamentului complexului industrial petrochimic Onești-Borzești, și implicit a orașului Onești, au stat, printre altele, și următoarele criterii:

- existența în zonă a unor resurse naturale adecvate;
- slabul randament — sub aspectul producției agricole — al teritoriului respectiv;
- înscrierea în rețeaua de măsuri politico-economice planificate, în vederea creșterii regiunilor slab dezvoltate în trecut, măsuri ce duc la dezvoltarea echilibrată multi-laterală a țării în general, a regiunii și a zonei respective, în special.

Amplasamentul orașului față de industrie a fost ales ținîndu-se seama de principiile dictate de funcțiunile lui, de distanțele de transport și sanitare față de industrie, de posibilitățile oferite de relief, de microclimă etc., pe un teritoriu confirmat și prin tradiție drept foarte propice, pe locul unde în trecut se găsea micul tîrg Onești.

Una dintre problemele care au influențat proiectarea orașului a fost determinarea numărului de locuitori, determinare legată direct de dezvoltarea profilului industriei pe care o deservește.

Dacă în anul 1952 gradul de cunoaștere a profilului de perspectivă a permis determinarea unei populații de 25 000—28 000 locuitori, datele cunoscute în 1963, precum și analiza critică asupra concepției privind procesul de deplasare zilnică a muncitorilor de la industrie la localități îndepărtate, au condus la determinarea unei populații viitoare, avînd la bază nivelul de dezvoltare a industriei.

Elementele esențiale care au modificat profilul la nivelul cunoscut astăzi sînt:

Schema de dezvoltare a orașului Onești, conform schiței de sistematizare

1. Direcția de extindere a orașului în cadrul profilului de 60 000 locuitori — 2. Perspectivele spre dealurile înconjurătoare — 3. Denivelări de 2—6 m în cadrul orașului, rezultate prin folosirea reliefului natural — 4. Zona industriei locale și a depozitelor

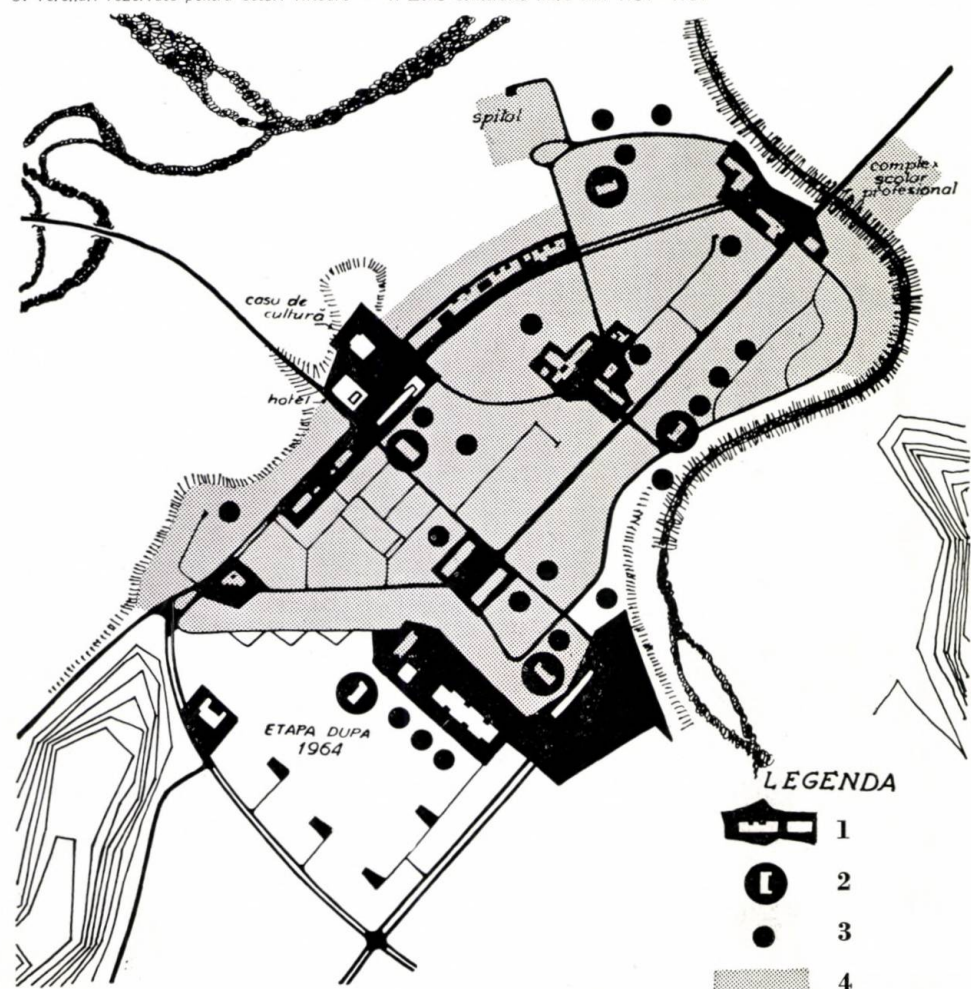




Vedere aeriană a noului oraș Onești

Schema de distribuire a zonelor de interes deosebit în ansamblul realizat între anii 1954—1964

1. Zone de interes deosebit (comerț, cultură) — 2. Școli elementare (funcționând, în prima etapă, parțial ca școli medii)
3. Terenuri rezervate pentru dotări viitoare — 4. Zonă construită între anii 1954—1964



— amplificarea profilului industriei, corespunzător cerințelor economice de perspectivă, cunoscut în prezent față de cel din studiile inițiale (1952);

— eliminarea premisei existenței navetismului industrie-sat, luată în calculul inițial, acesta nefiind compatibil cu o producție de tip socialist, în permanentă ascendență atât sub aspect tehnic cât și ca volum; această producție necesită o specializare tehnică înaltă, o stabilitate a cadrelor specifică unei economii echilibrate, prospere, cadre a căror activitate, în producție și în afara ei, presupune un mediu de viață corespunzător cerințelor sociale superioare, posibil de realizat numai în socialism.

★

Evoluția soluțiilor urbanistice ale orașului a fost influențată în principal de următorii factori indisolubil legați între ei:

— profilul industriei;
— evoluția parametrilor economici de proiectare (densități, program și cost al locuințelor, dotări social-culturale, lucrări de folosință generală etc.) pe perioada parcursă de la începerea proiectării până astăzi, pe măsura acumulării experienței în acest domeniu;
— evoluția concepției de proiectare și realizare a elementelor de detaliu ce compun un oraș, în vederea unei deserviri optime a locuitorilor (unitățile de locuit, amplasarea și compunerea tuturor clădirilor de deservire comercială, social-culturală, sanitară ș.a., rezolvarea circulației, a rețelelor tehnico-edilitare, tehnica realizării construcțiilor etc.).

Pe fiecare treaptă de proiectare, acești factori, în permanentă mișcare ascendentă, s-au manifestat prin creșterea combativității creatoare a proiectanților și constructorilor, pe măsura acumulării experienței.

La însăși citirea planului de ansamblu și a etapelor de realizare între anii 1963—1964 se simte procesul sus-menționat. De la structura «cvarțalelor» închise, în concepția proiectanților se face simțită o evoluție ascendentă manifestată în ansamblurile realizate ulterior: aerarea construcțiilor, compunerea din ce în ce mai legată de cadrul natural înconjurător, amplasarea construcțiilor cu mai multă varietate. Ca un exemplu deosebit, se poate menționa că în ultima etapă de realizare (ansamblurile VI—VII—VIII, construite în anii 1961—1964) diferențierea funcțiilor locuințe-magazine, prin realizarea lor în clădiri distincte, enunță ea însăși o concepție nouă, superioară din punct de vedere funcțional, economic și estetic, atât în ansamblu cât și în detaliu.

În ansamblul orășenesc realizat, evoluția concepției se face simțită și prin trecerea de la o plastică arhitecturală a clădirilor greoaie, cu detalii arhaizante (ansamblul I), la una optimistă, viu colorată, cu forme simple și clare, în concordanță din ce în ce mai mare cu funcțiunile clădirilor și cu structurile constructive. Trecerea de la o arhitectură la alta s-a făcut pe linia unei armonizări urbanistice corespunzătoare, folosindu-se mijloace arhitectonice multiple, dintre care nu s-au neglijat relieful și plantația, iar în momentul de față, cu sprijinul beneficiarului, al C.S.C.A.S. și C.S.C.A., ansamblurile sînt treptat completate cu lucrări de artă plastică.

Astfel se și explică caracterul unitar al ansamblului realizat în concordanță cu varietatea ce exprimă în bună parte evoluția concepției de proiectare.

Probleme variate ca, de exemplu, amplasarea de unități comerciale (centre de interes și folosință comună), sistemul de învățămînt elementar, folosirea reliefului și a naturii înconjurătoare ș.a. au fost rezolvate în cadrul ansamblului orășenesc ca un tot unitar.

Deși orașul s-a realizat în etape, din aproape în aproape și nu dintr-o dată, acest lucru a fost făcut fără a prejudicia buna funcționare a lui, ci, dimpotrivă, completînd-o treptat.

Printre factorii importanți care au contribuit la păstrarea unității de rezolvare și de expresie, în cadrul acestei mișcări continue, ascendente, a fost și acela al menținerii nucleului de bază al colectivului de proiectanți, pe de o parte, și de constructori, pe de altă parte,

în perioada de construcție intensă (ultimii 6 ani); proiectanții au răspuns atât de proiectarea urbanistică de ansamblu, cât și de cea de detaliu, de investiții.

Evoluția elementelor ce stau la baza rezolvării schiței, însoțită de adâncirea continuă a cunoștințelor proiectanților (experiență, nivel teoretic etc.), a determinat pe treptele de proiectare a schiței soluții diferite. În procesul dialectic de adaptare și permanentă îmbunătățire a rezolvării sistematizării orașului, grija pentru înglobarea organică și unitară a ceea ce era construit la etapa respectivă s-a făcut simțită tot timpul.

În cadrul acestui proces și mai ales la ultima ediție a schiței de sistematizare proiectată — în aceeași perioadă cu microraionul IX — s-au analizat o serie de probleme deosebit de importante:

1. Realizarea centrelor de interes orașenesc, a spațiilor ce grupează dotări. Aceste dotări social-culturale, administrative sau comerciale se realizează treptat, în funcție de raportul dintre necesități și posibilitățile obiective economice de realizare. În orașe ca Onești (și altele de capacitate similară) există virtual atât posibilitatea comasării într-un singur spațiu (centru sau piață) a tuturor funcțiunilor de acest gen, cât și, dimpotrivă, cea de a crea un sistem de centre sau puncte de interes, legate într-un fel sau altul între ele.

Apariția acestor necesități (ele înșile în permanentă mișcare și transformare), precum și necesitatea obiectivă ca ansamblurile orașenești să aibă un caracter finit, eliberat de neplăcerile redeschiderii de șantier într-un oraș în linii mari terminat, lasă să se întrevadă ca cea mai justă soluție aceea de încheiere treptată a unor puncte de interes, într-un sistem care să devină ulterior sistemul central al orașului. Totodată, construcția unui oraș presupune menținerea unor terenuri neconstruite care să ofere ulterior posibilități de completare cu dotări, dintre care unele sînt previzibile (garaje, săli de gimnastică etc.), iar altele vor fi rezultatul unor manifestări viitoare ale evoluției societății noastre, deci încă neprevizibile. Aceste rezervații însă trebuie astfel organizate încît ele să participe pe o perioadă mai mult sau mai puțin îndelungată ca spații finite (verzi, de odihnă și agrement, suplimentare astăzi, ce vor putea fi modificate în viitor) și bineînțeles cu posibilități multiple de legătură cu rețelele tehnico-edilitare orașenești.

2. Rezolvarea circulației în orașe mici și medii, în condițiile permanentei creșteri a nivelului de trai, masivei mecanizări a transportului, apariției unui număr crescînd de autovehicule personale.

Orașul Onești fiind situat la o distanță de 3—8 km de industrie, distanța de la locul de muncă la domiciliu ar justifica prevederea unei circulații masive pentru viitor între oraș și industrie. În oraș însă, distanțele mici de la punctele de interes public la domiciliu (oraș mic, densitate mare) nu presupun o circulație la fel de intensă.

Această situație reclamă o rezolvare mai amplă a circulației între industrie și oraș. În cadrul orașului însă credem că o circulație inelară de degajare nu este justificată, în timp ce o penetrație cu ramificații (mijlocul cel mai direct de acces spre locuință), ar fi mai eficientă.

În orice caz, aspectele deosebit de variate și dificile pe care le poate pune în viitor unul din modurile de rezolvare a unei astfel de probleme impun o serioasă analiză și mai ales alegerea unor soluții elastice, cu posibilități de adaptare în viitor la rezolvări cât mai variate.

3. O altă problemă este aceea a densității cu care trebuie proiectat un oraș cu astfel de dimensiuni. În general, ocuparea cât mai mică a teritoriului cu spațiul orașenesc propriu-zis este o necesitate demonstrată. În cazul orașului Onești s-a demonstrat că, avînd în vedere relieful bogat — care prin teritoriul limitrof completează corespunzător necesarul de spațiu verde, de recreație, sport, odihnă, contribuind în același timp și la crearea microclimatului necesar — densitățile mari sînt indicate. Densitatea brută a zonei orașenești construite depășește 2 500 m² locuibili/ha, iar în microraionul IX, în curs de proiectare, depășește 3 300 m² locuibili/ha.



	A 1954 - 58	B 1959 - 64	TOTAL
- locuințe (m ² locuibili)	24 000	184 800	208 800
- locuințe (număr apartamente)	780	5 880	6 660
- spital (număr paturi)	-	431	431
- creșe + grădinițe (număr locuri)	-	180	180
- școli (număr clase)	-	64	64
- complex școlar profesional	-	1	1
- spații comerciale (m ² desfășurați)	2 500	17 500	20 000
din care: - alimentație publică (nr. locuri)	-	880	880
- cooperatie (m ² desfășurați)	200	800	1 000
- cinematografe (număr locuri)	-	803	803

Exemple de prevederi speciale tehnice, edilitare și dotări ce au dus la creșterea confortului:

- termoficare (realizată după 1960)	~ 50 %	100 %	raport față de totalul clădirilor realizate pe etapă
- faianță la băi (idem)	-	~ 40 %	
- sticluri la ferestre (idem 1962)	-	~ 30 %	
- băi luminate natural	~ 30 %	peste 85 %	

Evoluția costului întregii investiții raportată la apartamentul convențional de 30 m² locuibili

- costul apartamentului mediu convențional	130.500	65.000
--	---------	--------

Principalele etape de realizare a orașului și comparația lor

Aceasta presupune, bineînțeles, folosirea masivă a construcției pe înălțime (la microraionul IX, peste 7,5 caturi în medie). La Onești, aceste densități se justifică cu atât mai mult cu cât teritoriul agricol din zonă este foarte restrîns.

Trebuie să subliniem că în aceste densități nu sînt cuprinse spațiile verzi ale terenurilor înconjurătoare, neagricole, deluroase, ce se vor agrementa, pe care contăm pe drept cuvînt în completarea spațiilor libere necesare.

Aceste trei probleme, ca și altele, sînt în general probleme deschise. Viitorul, viața, experiența ne vor demonstra care sînt cele mai bune soluții, ținînd seama de aspectele multiple ale condițiilor concrete locale.

Preocuparea permanentă pentru rezolvări noi, adecvate, s-a făcut simțită atât în cadrul soluțiilor urbanistice de ansamblu, cât și în elaborarea proiectelor și realizarea investițiilor, pe toată evoluția proiectării și construirii orașului.

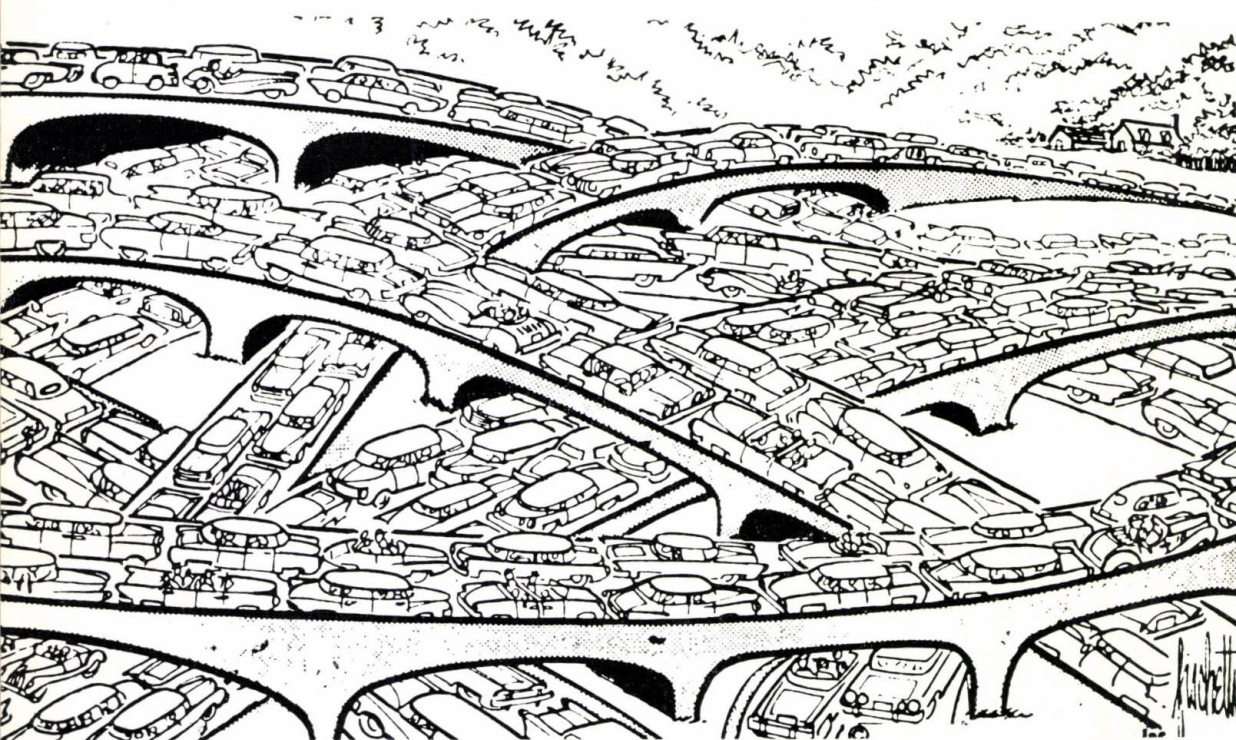
Tipizarea s-a demonstrat a fi un instrument sigur pentru rezolvarea unitară, cu productivitate crescîndă, permițînd totodată o mare varietate de exprimare.

Metodele noi de construcție cu cofraje glisante la clădirile înalte, aplicarea pentru prima oară a planșelor prefabricate la aceste clădiri, experimentarea elementelor spațiale, folosirea materialelor noi, în special chimice de sinteză, secțiuni de locuit originale, confortabile, corect tipizate, completează tabloul muncii creatoare a proiectanților și a constructorilor la această amplă realizare a regimului nostru.

Ing. NICOLAE MĂRGĂRIT, arh. RADU GHERGHEL

STRUCTURA SISTEMELOR DE CIRCULAȚIE ÎN ORAȘE ȘI SISTEMATIZAREA URBANISTICĂ

Week-end
(Din revista « Architectural Forum » — S.U.A.)



În secolul nostru — secol al mecanizării, energiei atomice și al zborurilor interplanetare, — un fenomen care în mod deosebit a reținut atenția opiniei publice prin caracterul său surprinzător și derutant, este circulația rutieră urbană, dezvoltată brusc și încă în continuă creștere sub efectul răspîndirii tot mai largi a transportului cu automobilul.

Esența acestui fenomen este legată în egală măsură de o creștere nestăvilită a mijloacelor de locomoție mecanizată de folosință personală, cît și de creșterea continuă a orașelor ca niște gigantice organisme, specifice societății contemporane, și respectiv de intensificarea extremă a vieții și activității în aceste aglomerații.

Lăsînd la o parte aspectul spectaculos al formelor de manifestare ale acestui fenomen, uneori cu laturi dramatice, circulația rutieră urbană a pus în epoca noastră la grea încercare structura tradițională a orașelor din întreaga lume și a ridicat în fața edililor și a organelor de administrație probleme uneori de-a dreptul irezolvabile.

Ceea ce a apărut însă din ce în ce mai evident pentru viața orașelor, a fost faptul că circulația în orașe, considerată din totdeauna ca o necesitate vitală, dar care părea a se rezolva de la sine prin efectul existenței rețelei stradale tradiționale și a spațiilor publice oferite de diversele amenajări urbanistice, a ridicat dintr-o dată exigențe de funcțiune urbană de prim ordin de importanță, care pe de o parte depășeau cu mult cadrul lor obișnuit, iar pe de altă parte începeau să acuze stîngeniri de desfășurare extrem de grave, care ajungeau să pună în joc însăși existența orașului și reclamau o urgentă intervenție.

Sub semnul acestor evenimente, rețeaua stradală a orașelor a început în mod forțat să se structureze și chiar mai înainte de a începe materialmente să se transforme, să primească în sine, treptat, liniile mari ale unei anumite reorganizări funcționale.

De-abia de la această fază înainte se poate vorbi despre sisteme de circulație în orașe și de structura acestora, de artere de circulație, de « schelete de artere magistrale ».

În cele ce urmează, ne-am propus a analiza consecințele acestui fenomen aflat încă în plină desfășurare în lume și care pătrunde în prezent încetul cu încetul și în viața orașelor noastre, care sînt formele sale cele mai pregnante de manifestare, cum trebuie ele privite și respectiv care ar fi sarcinile și răspunderile sistematizatorilor.

★

O dată cu dezvoltarea mașinismului și a industriei s-a declanșat un puternic fenomen de urbanizare în întreaga lume. Prin aceasta, nu numai numărul orașelor a crescut foarte mult și foarte repede, dar înseși orașele, ca mărime,

s-au dezvoltat foarte puternic, aglomerînd pe teritoriul lor populații din ce în ce mai numeroase. Procesul dezvoltării tehnicii, intensificarea activităților economice, intensificarea generală a vieții sociale sub toate formele au transformat viața de odinioară a orașelor într-o viață tot mai agitată, mai tumultuoasă.

Prin aceasta, elementar considerată din punct de vedere teoretic, raza de mișcare a individului în spațiul citadin a crescut progresiv și s-a diversificat într-o mare măsură. De la vechile relații social-economice, care restrîngeau raza de activitate cotidiană a individului pe o arie foarte limitată și în care nu existau practic poli care să genereze mișcări excentrice de mare distanță, apariția marilor unități industriale, polarizatoare de forțe de muncă de pe arii tot mai mari, a început să determine zilnic traversări ale teritoriului orașenesc prin deplasări pendulare de masă, cu intensități și volume în continuă creștere. Același efect l-au avut și centrele civice cu dotările lor social-culturale.

Însăși poziția excentrică a diferiților poli de atracție, fie de muncă, fie cu caracter de divertisment, de recreație, precum și altele cu caracter social, au schimbat atît structura cît și întinderea vechilor arii de mișcare a individului în teritoriul orașului. De unde, o lungă perioadă istorică, pe teritoriul urban au existat o multitudine de asemenea mici « insule de mobilitate » ale oamenilor, care dădeau loc la un număr limitat de interferențe, cu un caracter puțin complex, s-a ajuns astăzi la suprapunerea unor arii foarte întinse de mobilitate individuală, de o complexitate intrinsecă deosebit de mare, a căror interferență a îmbrăcat un caracter extrem de complicat prin însăși multitudinea lor și prin diversitatea naturii lor (fig. 1).

Această « arie de mobilitate individuală » în teritoriul orașului a crescut cu atît mai mult cu cît se răspîndește pe o scară tot mai largă mijlocul de locomoție mecanizat și, în special, automobilul, ca mijloc de folosință personală, manifestîndu-se în mod concret prin faptul că, într-o aceeași durată de timp, distanțele atinse au crescut, succesiv, considerabil.

În prezent, întregul complex de factori, care sînt incluși în fenomenul de care vorbim, și

anume creșterea populației în orașe, creșterea mobilității populației sub influența intensificării activității economice și a nivelului vieții social-culturale, creșterea gradului de motorizare, a făcut ca aria mobilității să depășească însuși teritoriul orașului și să determine, sub o gamă de forme foarte variate, legături întinse în teritoriu pînă la mari distanțe, cuprinzînd alte orașe și centre urbane, centre de recreație și turism, de mare amploare, care înainte erau mult în afara razei normale de atingere.

Această manifestare s-a produs nu numai într-un sens, dar pe rețeaua de localități a căpătat caracterul unor relații multiple reciproce, « stelare », ceea ce a ridicat — pentru forma deplasărilor de pe teritoriul orașelor — un ansamblu de probleme specifice, noi și foarte dificile (fig. 2).

Dacă ne punem acum întrebarea, care a fost cadrul material ce a conținut aceste manifestări de mobilitate a populației în evoluție, vom găsi în structura vechilor orașe, potrivit condițiilor sociale și economice ale epocilor de creare și dezvoltare a lor, o rețea stradală informă ca textură, cu trasee de cele mai multe ori dezordonate sau cu orientări întîmplătoare, cu secțiuni mici, cu intersecții dese și de o construcție simplistă. Rareori se întîlnesc tronsoane mai amplu tratate, generate mai mult de considerente de estetică urbanistică sau de necesitatea punerii în valoare a unor monumente, decît de cerințe de circulație.

Traseele care prezentau o anumită fluentă erau mai mult acelea legate de continuitatea anumitor drumuri a căror direcție tradițională străbate teritoriul orașului. De aici caracterul radial al scheletului de bază la unele rețele stradale provenind din dezvoltarea istorică a orașului.

Toată această situație este de înțeles în măsura în care ea a fost construită la scara pietonului, a calului și a trăsului, care se deplasau de-a valma în spațiul străzii și cu viteze mici (fig. 3).

Înscrierea circulației noi a orașului, așa cum am arătat-o mai sus, în vechile tipare urbane, adică în limitele texturii stradale descrise, a început să se facă de la un moment dat înainte cu mari dificultăți și eforturi, acuzînd forme de

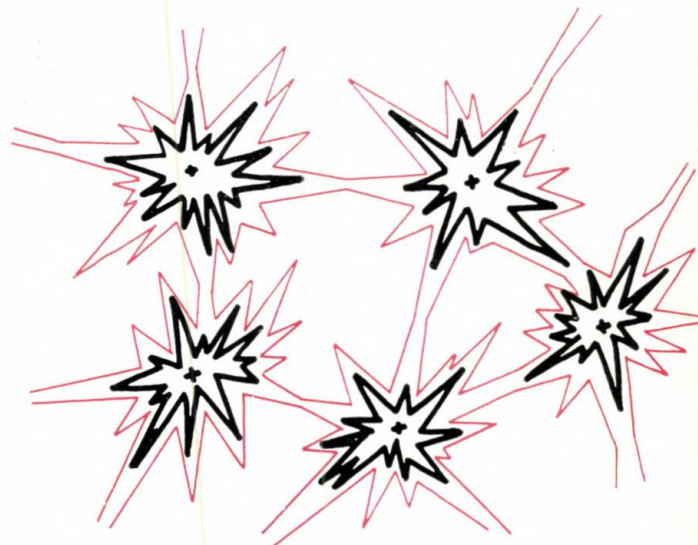
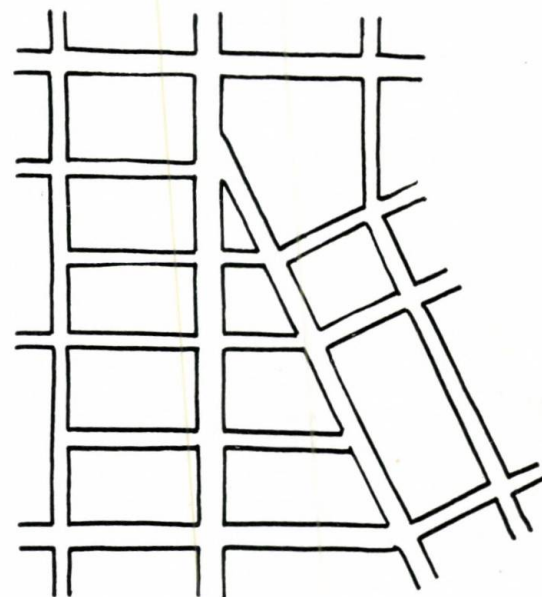


Fig. 2 — Schema relațiilor reciproce între localități

Fig. 3 — Textură stradală veche



blocare din ce în ce mai dese și mai grave și începînd pur și simplu să « împingă în pereții orașului ». Iar posibilitățile de rezolvare nu au putut fi găsite decît foarte lent, fapt pentru care și la noi în țară ca și în alte părți s-au reconstruit artere pe trasee existente și doar cu modice abateri de la gabaritul vechi, deși problemele de viitor ale circulației rutiere în orașe se profilau deja, cu destulă claritate, la orizont.

Complexitatea mobilității circulației în spațiul urban, care a început să se manifeste chiar de acum o jumătate de veac în orașele americane, a generat de fapt o luptă surdă între această

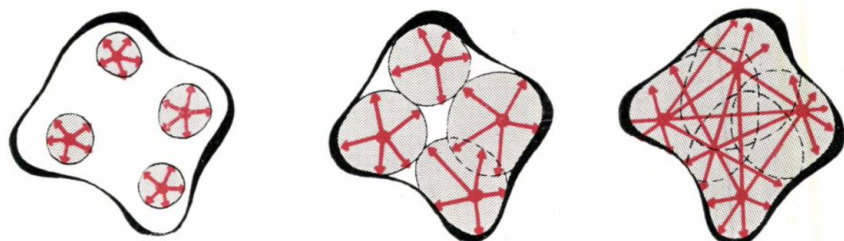


Fig. 1 — Creșterea succesivă a ariilor de mobilitate individuală

circulație (care funcțional a tins să-și formeze o structură proprie) și textura vechii rețele stradale, care nu-i oferea condițiile de găsim a unui cadru material corespunzător, decât într-un mod extrem de anevoios, sau alteori cu prețul unor mari sacrificii urbanistice.

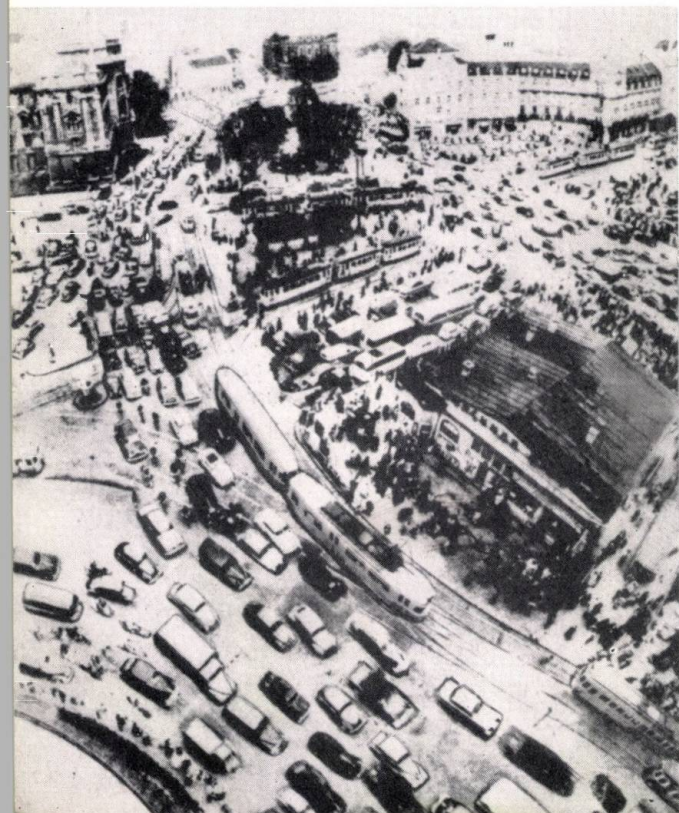
În raport cu cele arătate mai sus, asistăm astăzi în orașele mai mari la o forfotă de o extremă intensitate și de foarte mare diversitate de conținut: șuvoaie de automobile, lanțuri aproape neîntrerupte de mijloace de transport în comun, lungi coloane de autovehicule de toate categoriile așteptând la intersecții, mase de pietoni ocupând pînă la refuz trotuarele și invadînd trecerile de la intersecții (fig. 4).

Aceste circulații de pietoni și de vehicule, care reprezintă fiecare interese de deplasare foarte diverse, se însoțesc, se strîng, se ramifică sau se intersectează între ele, pe de o parte stînjindu-se reciproc și ridicînd nenumărate probleme de organizare și dirijare, iar pe de altă parte, ilustrînd în mod pregnant clocotul specific al vieții citadine contemporane.

Existența acestei stări de lucruri, la un asemenea nivel de complexitate, a făcut în mod imperios necesară introducerea unor reguli și a unor mijloace ordonatoare.

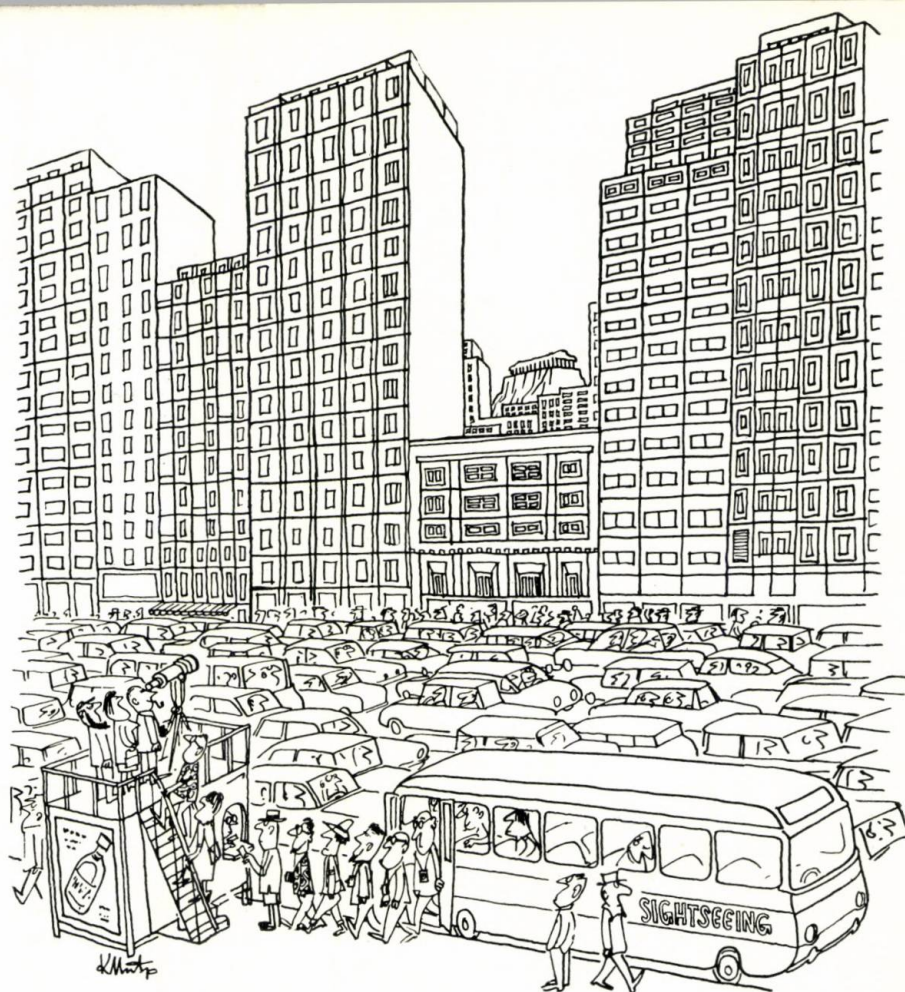
Prima și cea mai elementară măsură a fost aceea a separării circulației pietoniere de cea de vehicule, acțiune începută încă din momentul apariției primelor trotuare în spațiul străzii. Acest principiu a trebuit să fie extins nu numai la mișcarea din lungul străzilor și la intersecțiile cu direcțiile transversante de circulație, dar și

Fig. 4 — Piață de circulație de mare aglomerație



O vizită pe Acropole

(Desen de Kostas Mitropoulos,
publicat în revista « Arhitec-
toniki » — Grecia)



de-a lungul unei aceleiași direcții de mișcare pentru traversările de pe o parte pe cealaltă a străzii; de asemenea de la refugiile stațiilor de tramvai la trotuare.

O a doua problemă a ridicat-o reglementarea trecerii alternative prin intersecții, măsură fără de care se ajunge la blocarea circulației.

În sfîrșit, printre problemele principale a apărut și aceea a necesității segregării în anumite zone de circulație a mijloacelor de transport, pentru a ușura indirect desfășurarea circulației prin simplificarea compoziției traficului. În aceeași ordine de idei s-a înscris și preocuparea degajării anumitor zone de intensă circulație pietonieră de orice pătrundere de autovehicule, ca și excluderea din suprafața utilă a străzilor a vehiculelor care staționează un timp mai îndelungat.

Numai în condițiile aplicării unor asemenea măsuri, ca devierea anumitor categorii de vehicule pe trasee special afectate lor, modernizarea nodurilor de circulație și chiar denivelarea lor uneori pe mai multe niveluri, separarea cît mai completă a fluxurilor de pietoni de circulația vehiculelor, crearea de mari spații de parcare în zona centrală sau în punctele de mare aglomerație, introducerea unei supravegheri și a unei reglementări foarte minuțios organizate și folo-

sind un arsenal tehnic foarte avansat și foarte laborios (inclusiv supraveghere din elicoptere, dirijarea prin radio și televiziune), s-a putut face față, într-o oarecare măsură, desfășurării enormelor volume de deplasări pe care le-am semnalat.

Ori, măsurile de mai sus au condus în primul rînd la crearea unor artere de mare capacitate, de mare întindere, ajungînd să controleze în final întregul spațiu al orașului și să constituie pe ansamblu un sistem unitar încheiat (fig. 6, 7).

În al doilea rînd, aceste măsuri au condus la rezolvarea obligatorie a marilor intersecții de fluxuri, în așa fel încît scurgerea traficului să se facă cît mai fluent posibil. Originea marilor intersecții denivelate din unele orașe din Europa occidentală și din S.U.A., cu o multitudine de căi pe estacade intersectate în toate sensurile și pe mai multe niveluri, stă în înțelegerea faptului că modul de construcție a unei intersecții nu decurge din simpla intersectare a două sau a mai multor artere, ci din intersectarea a două sau a mai multor fluxuri neîntrerupte de circulație, cu o structură foarte complexă (fig. 10, 11).

Specificul marelui oraș modern constă, între altele, în aceea că a reclamat crearea unor sisteme

de transport public de masă și că, în același timp, a favorizat condițiile dezvoltării unui astfel de transport. Dacă în majoritatea orașelor de acum câteva decenii, rețelele de transport în comun făceau parte integrantă din cuprinsul străzilor, multiplele funcțiuni de circulație ale orașului modern impun separarea mijloacelor grele și incomode de transport de restul circulației, fie printr-o separație eficientă în subteranul orașului, fie printr-o separație în structura supratestră a străzii.

Toate aceste considerente duc la o exprimare clară a structurii stradale majore, permițând o diferențiere și o clasificare a străzilor și arterelor pe categorii de funcțiuni și de importanță, spre deosebire de vechea rețea stradală, săracă în categorii de străzi și monotona în tratare.

Din această diferențiere, în rețeaua stradală urbană de care am vorbit mai sus, se pot distinge în prezent următoarele categorii de artere:

— Artere magistrale cu rol de penetrație adâncă în oraș, de mare viteză, cu rol de rocadă pentru traficul extern sau pentru legăturile interioare cu mare rază de acțiune, concepute pe sistem de autostradă (cu căile de sens contrar net separate) și permițând deplasări cu foarte mari viteze. Scopul acestor magistrale este de a permite pătrunderea foarte adâncă și rapidă a traficului spre centrul orașului, de a permite traversarea acestuia fără stingheriri reciproce și de a asigura în teritoriul orașului, în mod direct, relațiile de deplasare de o importanță mai deosebită.

— Scheletul de artere de ordinul I ale orașului, reprezentând un sistem major intim legat cu textura stradală secundară și servind colectării și dirijării marilor fluxuri, fie transversal prin corpul orașului, fie în lung prin teritoriul diferitelor zone. În acest schelet de artere se

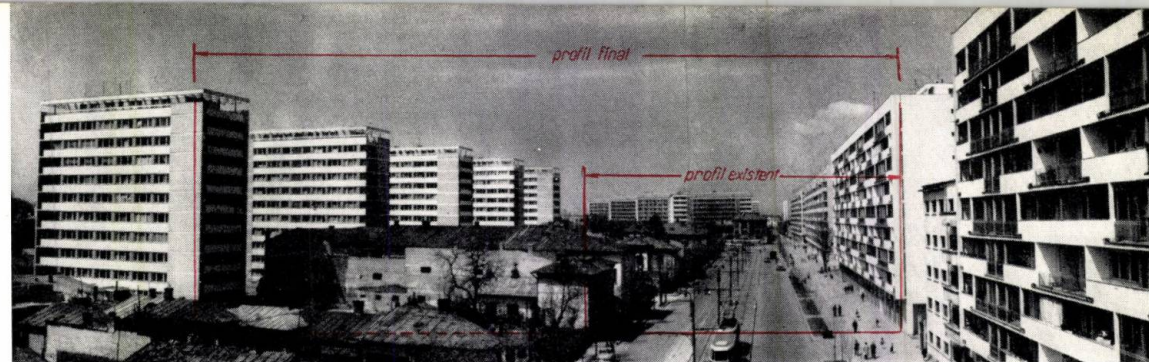


Fig. 5 — Aspecte de dezvoltare a unor noi artere prin structura veche a orașului: București, șos. Mihai Bravu

asociază și o serie de artere cu profil amplu, deși de o importanță mai redusă din punct de vedere al volumelor de trafic și care reprezintă axe de acces de un interes urbanistic mai deosebit (accese la stadioane, la monumente de diverse feluri, la parcuri etc.).

— Artere de zonă colectoare și străzi principale de interes local, cu rol de a conduce traficul către punctele terminus de interes, delimitând în același timp arii structural autonome (unități rezidențiale, zone industriale, parcuri sportive, de agrement etc.). De aici mai departe atingerea a însăși obiectivelor terminus se face prin străzi și alei, care prin caracteristicile lor geometrice nu mai fac parte din scheletul major de artere.

În fond, ceea ce caracterizează sistemul major de circulație rutieră a unui oraș modern este, pe de o parte, această legătură perfect rezolvată între diferitele elemente ale sistemului, permițând o orientare extrem de elastică a itinerariului dorit prin teritoriul orașului și, pe de altă parte, separația fizică netă dintre fluxurile de diferite categorii și tendințe, solu-

ționată în așa fel încât circulația să se desfășoare fluent, cu mari viteze și în deplină securitate.

Realizarea acestui sistem de artere, evoluat din punct de vedere al cuprinderii și conducerii fluxurilor de circulație, s-a putut obține numai prin separarea foarte energică a arterelor de vechiul corp al orașului, fie prin separație pe verticală, prin construirea de lungi estacade, cu a căror prezență am început să ne obișnuim în peisajul marilor orașe din lume, fie prin crearea de vaste coridoare tăiate în corpul orașului, ca efect al unor masive restructurări.

Consecință directă însă a construirii acestui sistem rutier urban evoluat este fărâmițarea corpului vechiului oraș într-o puzderie de «insule», de o structură mai mult sau mai puțin omogenă, a căror viață trebuie reorganizată și salvată pentru menținerea unității organice a orașului (fig. 8).

Sarcinile sistematizării urbanistice, care decurg din aspectele de evoluție a orașului, demonstrate mai sus și cauzate în principal de formarea unei noi structuri rutiere, constau în a ajuta într-o măsură cât mai mare rezolvarea fără con-

Fig. 6 — Sistem independent de arteră magistrală suprapus rețelei stradale vechi



Fig. 7 — Structură modernă de artere (Cumberland)

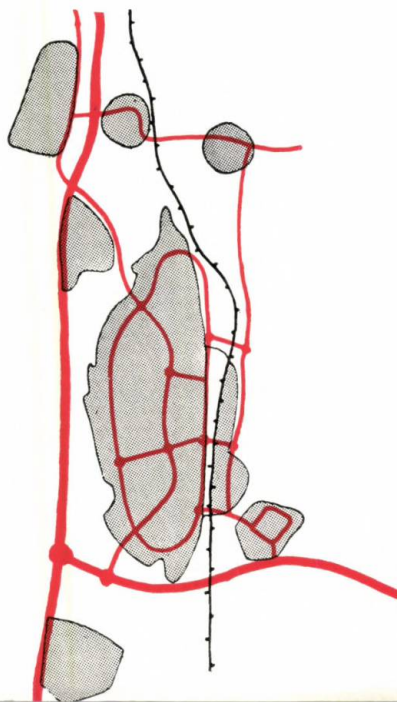


Fig. 8 — Fărâmițarea teritoriului orașului în «insule» izolate, prin dezvoltarea rețelei de artere de circulație

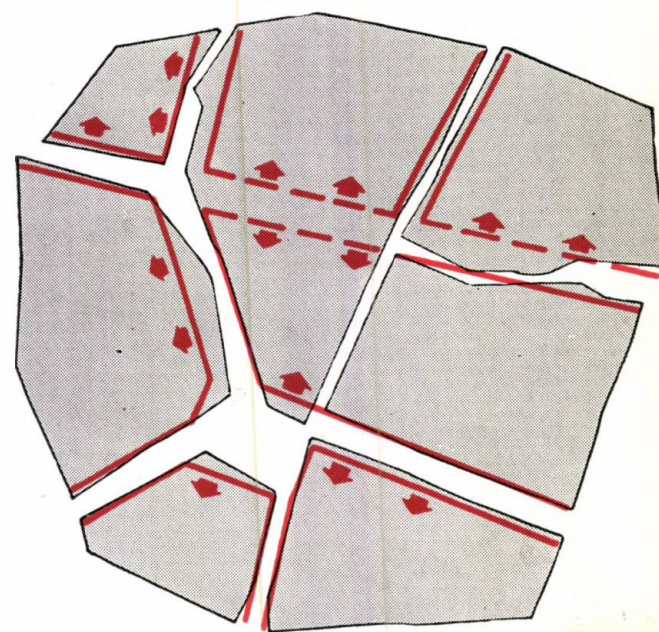




Fig. 9 — Despărțirea teritoriului clădit al orașului prin înscrierea unor artere de profil mare

vulsiuni și pe o cale cât mai rațională, directă și economică a traumatismului provocat în corpul orașului. Pe de altă parte, aceste sarcini pot contribui, într-o măsură hotărâtoare, la lămurirea procesului care are loc și la determinarea măsurilor ce trebuie luate în perspectivă.

Deci, un prim aspect este epuizarea în mod pozitiv a problemelor de evoluție a orașelor care au loc în prezent.

În această privință, un prim lucru de înțeles este faptul că în corpul vechiului oraș se dezvoltă un sistem nou de artere de circulație care sfârșim unitatea acestuia, datorită — așa cum am arătat — volumelor exorbitante de deplasări ce au format noi fluxuri de circulație care nu mai corespund cu vechea structură și orientare a rețelei stradale.

Prima necesitate este de a gândi urbanistic, în mod complex, fenomenul care are loc și a ajunge pe această cale la cele mai bune soluții de restabilire a echilibrului funcțional. Desigur că una dintre formele care să reflecteze intuirea a ceea ce se întâmplă în mod real este rezervarea spațiilor necesare ce le va reclama evoluția lucrurilor, fără a se adopta în mod mecanic și grăbit măsuri costisitoare, reprezentând numai aparent și pentru scurtă durată o rezolvare.

A doua formă de manifestare a activității sistematizatorilor în această privință este lupta pe care aceștia ar trebui să o ducă în vederea instaurării unor măsuri eficiente pentru salvarea « insulelor urbane », care se destramă sub efectul apariției noilor artere.

În fine, — și aici este un aspect care agravează efectul apariției acestor noi artere în corpul orașului — sistematizării urbanistice îi revine sarcina imediată de a găsi mijloacele corespunzătoare pentru atenuarea sau anihilarea nocivității specifice degajate de traficul intens de pe noile artere de circulație. Una dintre aceste măsuri, de exemplu, și anume înecarea noilor artere în masive de verdeață pe lungimi cât mai mari, ca și depărtarea fronturilor clădite cât mai mult de calea circulată, produce o accentuare a despicării teritoriului clădit pe lungul respectivei artere (fig. 9).

Încă o sarcină de mare răspundere și amploare a sistematizării urbanistice este aceea de a face prin planurile de sistematizare ale orașelor — ținând seama de coordonatele fenomenului care are loc și de premisele evoluției sale viitoare — previziunile necesare salvării orașului ca organism unitar. Acest lucru nu este ușor.

În condițiile unui teritoriu orășenesc traversat de imense fluvii de vehicule și de amenajările și construcțiile noilor artere care trebuie să cuprindă aceste fluvii, lupta pentru unitatea teritorială a orașului este dificilă, costisitoare și reclamă multă energie.

Dar primul pas pe această cale este condiționat de însuși considerentul că vechea structură a orașului este radical depășită, nu numai prin faptul că zonificarea urbanistică poate să înregistreze la un moment sau altul o amplificare sau o modificare structurală, ci și prin faptul că întregul ansamblu, zonele de diverse funcțiuni, diferitele sale unități teritoriale și rețeaua majoră de circulație trebuie să răspundă diferit func-

țiunilor lor decât acum un secol și că pozițiile lor, caracterul lor și relațiile între ele au devenit astăzi tributare unei concepții cu totul noi.

Și desigur cea mai mare răspundere și totodată cea mai mare artă a urbanistilor rezidă în epoca noastră, socialistă prin esență, în a prevedea asemenea măsuri și a manifesta o asemenea clarviziune încât în vâlmășagul profundelor transformări, care au loc în interiorul orașului, viața oamenilor și activitatea lor să poată continua fără prejudicii.

Din cele arătate mai sus am încercat să punem în evidență următoarele:

— Pe teritoriul orașelor s-au format în timp, ca rezultat al amplificării activității economice și social-culturale, importante curenți de circulație care într-o mare măsură nu mai corespund structurii și orientării străzilor vechi.

— Fluxurile de circulație au generat formarea unor artere de circulație noi, dimensionate, amenajate și dotate corespunzător unei funcționări eficiente. În plus totalitatea arterelor, prin legarea lor într-un sistem unitar, a format o structură autonomă peste teritoriul orașului și, spre deosebire de vechea textură stradală, foarte vag diferențiată și desfășurată aproape în întregime în planul solului, a apărut și se dezvoltă o rețea stradală nouă, puternic diferențiată și cu o structură spațială foarte fărâmițată.

— Această evoluție a generat profunde consecințe în însăși structura orașului, consecințe care au ridicat probleme atât imediate cât și de largă perspectivă. Unele dintre acestea au fost: desmembrarea teritoriului într-o puzderie de insule, necesitatea asigurării unor mari rezerve de teren pentru funcțiuni considerate până acum ca soluționate de la sine, manifestarea unor noi nocivități necunoscute până în prezent etc.

— De aici decurg în mod firesc problemele ce se ridică pentru sistematizarea urbanistică și, respectiv, sarcinile ce revin sistematizato-

Fig. 10 — Estacade pentru artere de circulație



rilor. Aceste probleme și sarcini privesc asigurarea măsurilor imediat necesare, salvarea continuității vieții orașului, protejarea populației de prejudiciile complexe ce pot să se producă în activitatea și existența sa.

Pe de altă parte, prin planurile de sistematizare de perspectivă vor trebui asigurate prevederile corespunzătoare unei evoluții adecvate a orașului, ținând seama de aceste noi fenomene și forțe care acționează în cuprinsul său și care îl transformă în epoca noastră.

În țara noastră, ca o țară socialistă, capabilă de o evoluție planificată în toate sectoarele și ca atare și în sectorul urbanistic, este de așteptat ca aceste măsuri și sarcini să devină eficiente în timp util, în așa fel încât dezvoltarea orașelor noastre să se facă în ritm cât mai armonios.

O serie de măsuri și de realizări din ultimul timp demonstrează că asemenea așteptări sînt justificate și că ele vor duce treptat la schimbarea înfățișării orașelor noastre, nu numai în sensul unei înfățișări plastic-arhitecturale reușite, ci și al atingerii unei structuri urbanistice de concepție modernă.

Prin acțiunea de reconstrucție a orașelor țării noastre se conturează concomitent și o anumită încheiere a viitoarei rețele de circulație urbană, uneori cu obținerea chiar de trasee noi (exemplu magistrala N—S din București), altele doar cu o reprofilare mai generoasă a străzilor care să corespundă volumelor de trafic din perspectivă și exigențelor sporite de organizare a circulației care se vor pune atunci (fig. 5).

În Capitală, în special, s-a făcut simțit acel proces de care aminteam, de puternică accentuare a traseelor unor mari artere de circulație, care, prin prezența lor în corpul orașului și prin traficul pe care-l vor antrena atunci cînd vor funcționa « la plin », vor tinde să dividă teritoriul orașului într-o serie de « insule » rupte unele de altele.

Împotriva consecințelor unui asemenea proces s-au luat măsurile de creare a unor mari ansambluri pe adîncime (fie printr-o restructurare de mai mare anvergură a unui vechi fond clădit, nevaloros, fie printr-o mai largă utilizare a unor zone cu terenuri libere, neconstruite), precum și de înzestrare a acestor ansambluri cu dotările social-culturale necesare desfășurării normale a vieții populației, fără a mai reclama « împrumuturi » de pe o parte pe cealaltă a arterelor cu circulație majoră (pentru nevoi de aprovizionare, pentru urmarea cursurilor școlare ș.a.).

Astfel de ansambluri ca Balta Albă, Nițu Vasile, Berceni-Sud, Drumul Taberei, Giulești și Pajurei-Jiului din București, sau Steagul Roșu din Brașov, reprezintă, ca formă de organizare pe adîncime și ca dotare, moduri pozitive de reconstrucție a orașelor noastre mari.

Mai puțin fericită ni s-a părut formula anterioară de reconstrucție prin desfășurarea liniară

a unor fronturi noi clădite de-a lungul sau pe ambele părți ale unor mari artere (ca de exemplu șos. Giurgiului în București). Aceasta a dus forțat la o intensă circulație pietonieră de pe o parte pe alta a arterei, întrucît dotările realizate nu au același specific, fie concomitent pe o parte și pe alta a arterei, fie pe o singură latură a ei, determinînd drumuri lungi de parcurs pentru locatarii noilor blocuri.

Un serios risc, antrenat de reconstruirea arterelor pe ambele laturi, a fost acela al subdimensionării unor profile transversale, fie din lipsa unor date de prognoză suficient de clare, fie datorită unor considerente economice înguste care ajung să compromită funcțiuni vitale ale orașului în perspectivă (de exemplu, stabilirea frontului nou pe bd. Dinicu Golescu din București la un profil mai redus decît cel propus prin proiect). Mai grav este dacă, prin nesocotirea indicațiilor planului de sistematizare, se sacrifică o asemenea funcțiune vitală pentru oraș în virtutea obținerii unui efect plastic mai avantajos pentru o clădire sau un grup de clădiri. Este cazul blocurilor noi de pe bd. Magheru, vis-a-vis de cinematograful « Patria » din București, care pun la îndoială posibilitatea de a se mai realiza în viitor artera transversală de legătură dintre arterele orientate N—S, din centrul Capitalei, arteră de primă necesitate pentru reorganizarea rațională a circulației orașului. Un caz similar îl constituie definitivarea la Brașov a frontului întreprinderii « Hidromecanica », unde de asemenea s-a strangulat în mod regretabil profilul secțiunii de circulație într-un punct de mare solicitare a traficului.

În unele cazuri, chiar dacă vom mai realiza în viitor în profilele transversale astfel « înghețate » secțiunile de carosabil de care vom avea nevoie (cazul sala « Patria », cazul magistralei N—S București pe tronsonul Mărășești—Șincai), respectivele profile se vor resimți de o substanțială sărăcire, în special ca spații plantate și ca aspect de ansamblu, și vor prezenta neajunsul de a expune locuințele, de pe o parte și alta a arterei, la « presiunea » continuă și directă a nocivităților specifice unui trafic intens (zgomot, trepidații, gaze).

Măsurile luate în ultimul timp, prin mai multă precauție la fixarea unor alinieri noi de străzi și artere, precum și prin reconsiderarea unor prevederi ale planurilor de sistematizare în ceea ce privește circulația majoră de perspectivă, ne vor feri probabil în viitor de repetarea unor greșeli.

În prezent, în țara noastră are loc un accentuat fenomen de sporire a populației urbane, respectiv de creștere a orașelor, în special a celor principale. În paralel, ca o consecință a creșterii continue a nivelului de trai, are loc un proces de răspîndire a mijloacelor de locomotie motorizate de uz personal. Este sigur că

procesul de creștere a gradului de motorizare se va înscrie la noi în coordonate sensibil diferite față de țările capitaliste, unde numărul autovehiculelor aflate pe teritoriul unui oraș a crescut într-o măsură exorbitantă și asaltează necruțător, la orele de vîrf, vechile tipare ale străzilor.

În acest sens, apare ca probabilă posibilitatea de a întrezări un plafon rezonabil al creșterii gradului de motorizare la noi în țară, chiar dacă ar trebui să facem unele distincții între « grad de motorizare » și « grad de utilizare » în diferitele faze caracteristice (cotidiene sau sezoniere) ale desfășurării circulației rutiere urbane.

Rămîne ca viitorul să clarifice doar dacă amenajările și construcțiile practicate azi în țările capitaliste, ca nodurile cu căi multiple (complet « canalizate ») sau autostrăzile urbane expres așezate pe estacade, vor fi sau nu, totuși, necesare, în unele cazuri, și în orașe mai mari din țara noastră. Părerea noastră este că pentru unele asemenea orașe, cu întindere foarte mare, cum sînt Capitala și orașul Timișoara, de exemplu, unde poate apărea interesul unor legături diametrice directe (și nu pe rocade foarte lungi), sau pentru alte orașe, unde se manifestă încă de pe acum un trafic de tranzit cu caracter predominant și de mare volum pe o anumită direcție (cum este cazul la Cîmpina sau Buzău), s-ar putea să apară necesare niște asemenea autostrăzi, care să fie construite total desprinse de circulația de la nivelul solului, cu care să aibă legături doar în cîteva noduri-cheie ale rețelei stradale generale.

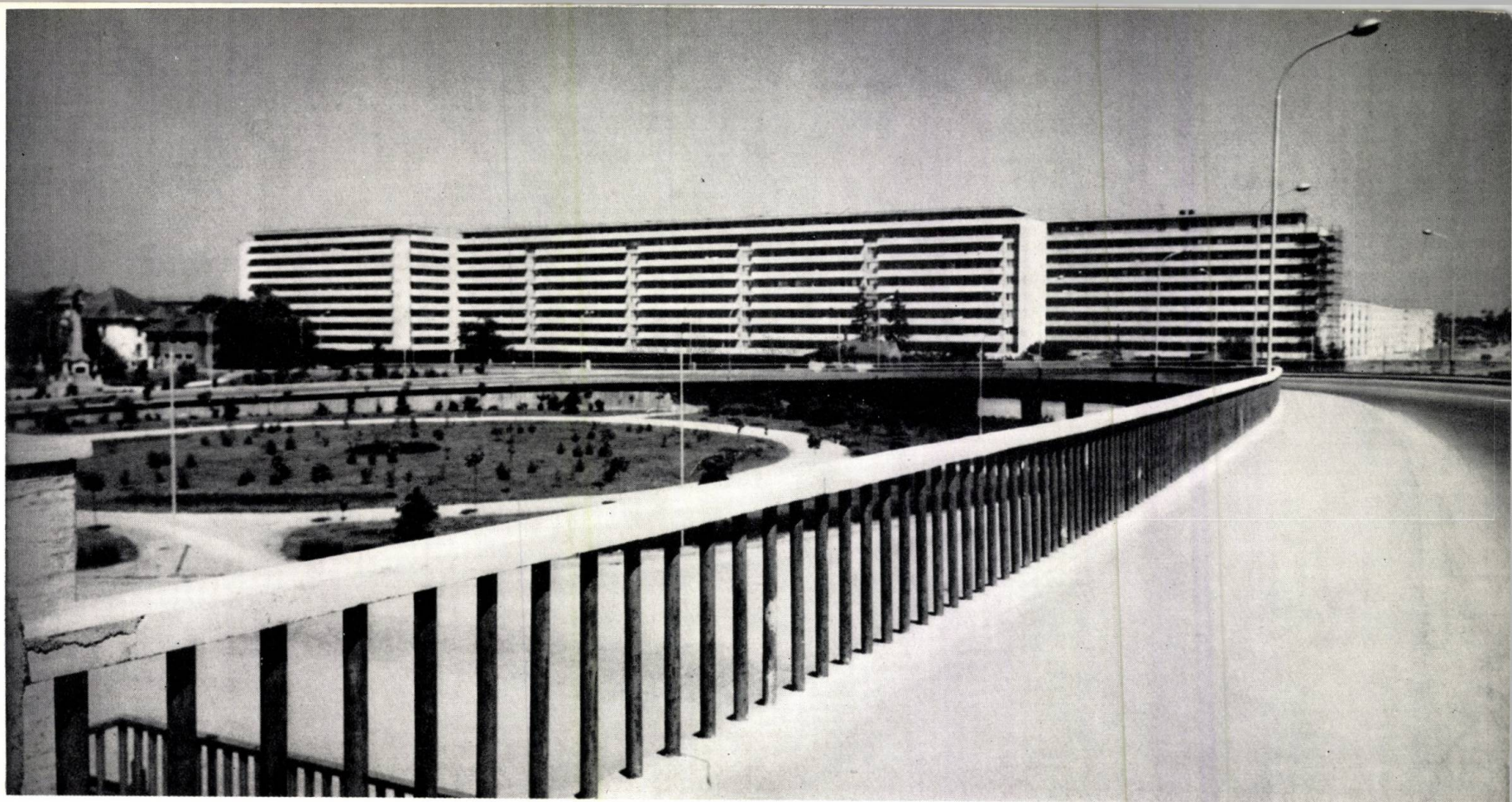
Fig. 11 — Nod denivelat complex





N O I R E A L I Z Ă R I





I		3
2		4

1 — Ploiești-sud, pasajul denivelat — Detaliu

2 — Ploiești — Vedere de noapte a pasajului denivelat din sudul orașului

3 — Ploiești-sud — Blocuri noi de locuințe

4 — Deva — Cetatea și centrul nou al orașului





1 — Galați — Blocuri de locuințe în noul cartier
Țiglina

2 — Deva — Locuințe noi în centrul orașului

3 — Brăila — Bloc nou de locuințe cu magazin
la parter

4 — Cluj — Blocuri de locuințe în noul cartier
de pe malul Someșului



I | 3
2 | 4



R. D. GERMANĂ

Problema clădirilor înalte de locuit și în special a blocului-punct constituie, datorită actualității ei, obiectul preocupării mai multor articole din revista «Deutsche Architektur».

Particularitatea blocului-punct constă în gruparea circulațiilor orizontale în imediata apropiere a celor verticale. Avantajoase din punct de vedere economic sînt: interferența suprafețelor secundare ale scărilor și lifturilor, dimensionarea strictă a capacității elementelor de circulație (lift, scară), reducerea la minimum a suprafețelor de circulație orizontală ce nu pot fi evitate.

Din compararea și studierea tipurilor existente, se pot trage următoarele concluzii:

a) structura planului clădirii înalte de locuit se schimbă în comparație cu aceea a clădirii de locuit cu mai multe niveluri;

b) cu cît numărul nivelurilor crește, cu atît funcțiunea scării scade ca importanță circulatorie, ea fiind preluată de lift;

c) unitatea funcțională a circulației verticale trebuie tratată și dimensionată cu mare atenție;

d) dimensionarea se efectuează avînd ca bază numărul locuitorilor unei clădiri, structura sociologică și eventual unii factori urbanistici (de ex. apropierea nemijlocită a locului de muncă);

e) capacitatea scării urmează dispozițiile legale, cea a liftului este funcție de timpul de evacuare sau de umplere; trebuie luat în considerație faptul că toți acei ce sînt în cîmpul muncii intră în casă în răstimp de aproximativ o oră.

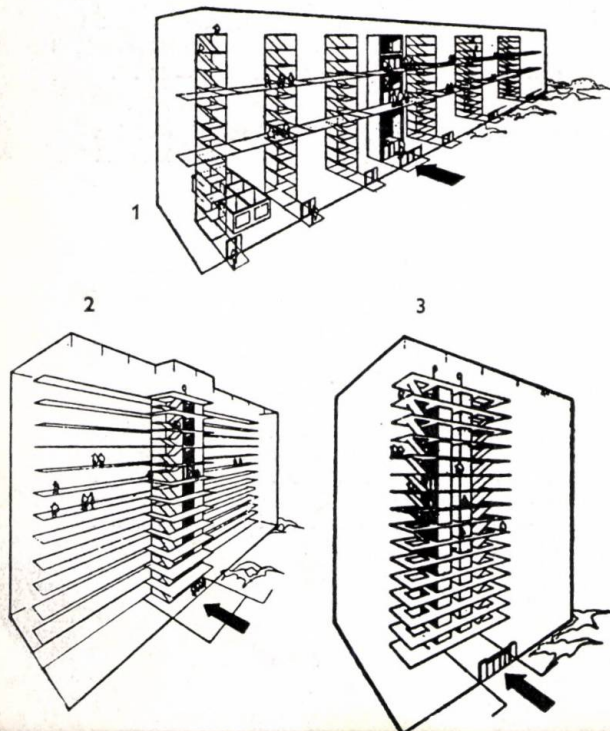
În continuare, se stabilesc — în principiu — trei posibilități de rezolvare a clădirilor înalte de locuit.

1. O secțiune cu mai multe niveluri este însumată pe verticală. La anumite niveluri, elementele de scară sînt legate prin lift central (fig. 1).

Caracteristici: corpuri de clădire limitate dar cu orice posibilități de lungire, în unități de locuit foarte mari; ventilație transversală.

Avantaje: compunerea după plac; avînd în vedere existența ventilației transversale, se pot obține corpuri de clădiri cu dimensiuni importante.

Dezavantaje: spații de circulație costisitoare din cauza lungimii; sistemul este greu adaptabil destinației clădirii înalte.



2. Unitatea de circulație verticală este grupată într-o zonă centrală și se distribuie prin coridoare laterale (fig. 2).

Caracteristici: corpuri de clădiri de orice lungime și adîncime; pot fi proiectate exclusiv cu apartamente mici; ventilație transversală.

Avantaje: volume variate; orientări diferite; capacitatea mare de adaptare destinației clădirilor înalte.

Dezavantaje: circulații costisitoare; variație mică a tipurilor de apartamente; dificultăți în izolarea fonică a spațiilor zgomotoase ale circulației de spațiile de locuit; poziție nefavorabilă a circulației verticale la peretele exterior.

3. Unitatea funcțională a circulației verticale se grupează într-un nucleu central (fig. 3).

Caracteristici: se obțin apartamente diferențiate în corpuri de orice lungime și adîncime; în tronsoanele de mijloc, apartamentele mici nu beneficiază de ventilație transversală; nucleul central este destul de mare pentru a putea permite amplasarea a două apartamente la capăt.

Avantaje: volume variate; capacitate mare de adaptare destinației clădirii înalte; formă economică de exploatare; varietate în tipurile de apartamente; împărțire clară a planului pe funcțiuni (suprafață locuibilă, anexe, circulație); numărul foarte limitat al elementelor de circulație constituie o bază prețioasă pentru standardizarea acestora.

Dezavantaje: limitarea posibilităților de orientare.

În stadiul de dezvoltare la care a ajuns problema, s-a simțit nevoia unui concurs de idei, din care se prezintă tipurile propuse de un colectiv format din arhitecții: Kulpe, Schmiedl, Zumpe. Punctul de plecare este elementul scară, care constituie nucleul unei secțiuni de clădire de locuit cu multe niveluri. Prin adăugarea liftului se creează o unitate de circulație verticală, pe baza căreia poate fi proiectată o serie de secțiuni de clădiri cu mai multe niveluri, puncte sau bare (fig. 4, 5, 6), iar prin adăugarea a încă unei case de scară se creează nucleul central pentru clădiri înalte. La un nucleu de circulație constant, pe un plan rectangular, se propun mai multe variante (fig. 7, 8, 9, 10), cu excepția tipului cu apartamente duplex (fig. 11). La planul în formă de săgeată (fig. 12) apar unele spații de circulație suplimentare. Important este faptul că și la acest tip de clădire, elementele de circulație pot fi standardizate.

Din punct de vedere sociologic este încă foarte greu de răspuns la toate problemele ridicate de felul de viață și de comportare al celor ce locuiesc în clădiri înalte. Institutul de cercetări în domeniul construcțiilor din Stockholm a ajuns la concluzia că familia poate locui — în anumite condiții — în clădiri înalte. A fost constatată însă necesitatea limitării pe palier a numărului de apartamente mari. De asemenea, este bine să se urmărească atît îmbinarea pe grupe profesionale cît și pe cele de vîrstă diferită. Această formulă se dovedește a fi mai favorabilă dezvoltării unui spirit de colectivitate decît prevederea în clădirile înalte exclusiv a apartamentelor mici.

În urma acestui studiu, se ajunge la concluzia că planul clădirii cu cîteva niveluri nu poate fi transpus în cel al clădirii înalte, fără anumite urmări dezavantajoase din punct de vedere funcțional.

În articolul său, prof. Hans Schmidt, membru corespondent al Academiei de construcții și arh. șef al Institutului pentru arhitectură și sistematizare, expune o serie de principii interesante în legătură cu folosirea clădirilor înalte de locuit. Problema trebuie considerată în primul rînd în funcție de eficacitate, economie, funcționalitate și apoi din punct de vedere formal estetic (contrastul, dominantă, silueta). La o înălțime echivalentă, ocuparea terenului este mai economică și mai rațională în cazul blocurilor-lamă sau bară decît în cazul clădirilor-punct (fig. 13, 14). Prin utilizarea barelor înalte se obțin spații urbane mai închegate decît prin cele punct, care fragmentează spațiul. De asemenea, din punct de vedere plastic, se poate naște o nouă monotonie, prin utili-

